PUBLIÉ SOUS LA DIRECTION
DE LA
SECTION HISTORIQUE DE L'ÉTAT-MAJOR DE L'ARMÉE

LA CAMPAGNE MARITIME DE 1805

TRAFALGAR

PAR

Edouard DESBRIÈRE
CHEF D'ESCADRONS DE CAVALERIE BREVETÉ
CHEF DE LA SECTION HISTORIQUE DE L'ÉTAT-MAJOR DE L'ARMÉE

PARIS
LIBRAIRIE MILITAIRE R. CHAPELOT ET C[ie]
IMPRIMEURS-ÉDITEURS
30, Rue et Passage Dauphine, 30

1907

LIBRAIRIE CHAPELOT

MAJORATION TEMPORAIRE

de 10 % du prix marqué

Décision du Syndica des E teurs (Se ti n Sc ences
Art militaire, etc.), du 27 Juin 1917.

LA CAMPAGNE MARITIME

DE 1805

TRAFALGAR

PARIS. — IMPRIMERIE R. CHAPELOT ET Ce, RUE CHRISTINE, 2.

PUBLIÉ SOUS LA DIRECTION

DE LA

SECTION HISTORIQUE DE L'ÉTAT-MAJOR DE L'ARMÉE

LA CAMPAGNE MARITIME

DE 1805

TRAFALGAR

PAR

Edouard DESBRIÈRE

CHEF D'ESCADRONS DE CAVALERIE BREVETÉ

CHEF DE LA SECTION HISTORIQUE DE L'ÉTAT-MAJOR DE L'ARMÉE

PARIS

LIBRAIRIE MILITAIRE R. CHAPELOT ET Cie

IMPRIMEURS-ÉDITEURS

30, Rue et Passage Dauphine, 30

1907

AVANT-PROPOS

L'ouvrage *Projets et tentatives de débarquement aux Iles Britanniques (1793 à 1805)* a exposé le rôle de la flotte française en ce qui concerne uniquement ses relations avec les plans de descente en Grande-Bretagne ou en Irlande, conçus ou effectivement poursuivis pendant cette longue période. Il en est résulté que l'épilogue de cette dramatique histoire : la bataille de Trafalgar, n'a pas été traité puisque, deux mois avant cette action mémorable, la levée des camps sur les côtes avait consacré l'abandon de toute entreprise pour frapper au cœur la puissance britannique. Mais l'influence de ce désastre resta si grande sur tous les événements ultérieurs, elle contribua tant à donner au problème des descentes en Angleterre sa forme définitive, qu'un récit de la bataille de Trafalgar paraît être le complément nécessaire d'une histoire des projets et tentatives de débarquement aux Iles Britanniques.

D'autre part, il est impossible d'exposer la dernière grande bataille navale soutenue par la France, sans remonter aux événements qui l'ont amenée. Un exposé complet de la phase décisive de la campagne maritime de

1805 paraît donc nécessaire pour ceux des lecteurs qui n'ont pas connu nos ouvrages antérieurs. A ceux, au contraire, qui ont bien voulu nous lire, nous signalerons certains documents nouveaux, notamment ceux qu'a publiés M. J. Leyland, dans son ouvrage sur le blocus de Brest, et diverses pièces espagnoles dues à l'extrême obligeance de Don Pelayo Alcala Galiano, Brigadier Général de la marine espagnole.

La bataille de Trafalgar proprement dite a été l'objet de travaux si nombreux qu'on pouvait croire inutile d'en traiter de nouveau l'histoire. Il s'est trouvé, tout au contraire, que la lumière était loin d'être faite et que de très importantes questions de tactique navale étaient restées sans solution définitive, ou plutôt qu'une légende s'était formée relativement aux procédés effectivement appliqués par Nelson. L'influence des idées erronées qu'on s'était faites dans toutes les marines de la tactique anglaise au combat de Trafalgar est pourtant restée considérable, et il n'est pas interdit d'en voir la trace dans le dispositif employé par les Russes à la bataille de Tsu-Shima. Nous nous sommes efforcé de rechercher tous les documents de valeur français ou étrangers et de nous entourer des avis les plus autorisés. Nous devons, à ce sujet, adresser nos remerciements au Capitaine de frégate Daveluy, l'écrivain maritime bien connu, et à MM. Leyland et Thursfield, dont les renseignements nous ont été précieux. Malgré les travaux de MM. Marliani, Couto et du Dezert, un vide considé-

---

(1) « Dispatches and Letters relating to the Blockade of Brest. »

rable subsistait encore en ce qui concerne le rôle des navires espagnols. Grâce à la haute protection de Son Excellence M. le Général Concas, Ministre de la Marine, nous avons trouvé l'appui le plus précieux auprès de M. le Capitaine de vaisseau Ferrer, directeur des archives du Ministère de la Marine à Madrid, et les recherches effectuées par M. le Lieutenant de vaisseau de 1re classe Croquer, aux archives de la capitainerie générale de Cadix, ont amené la découverte de documents inédits de haute importance, qui nous ont été très libéralement communiqués.

Nous devons aussi exprimer notre toute particulière reconnaissance à M. le Général Don Pelayo Alcala Galiano qui, bien que traitant avec sa haute compétence le même sujet que nous dans la *Revista general de Marina*, a eu la générosité de nous apporter un grand nombre de pièces inédites ou de documents bibliographiques introuvables aujourd'hui.

SOMMAIRE

La bataille de Trafalgar.

DOCUMENTS ANNEXES

Combat naval de Trafalgar (29 vendémiaire an XIV) (21 octobre 1805).

Combat naval du 13 brumaire an XIV (4 novembre 1805).

LA CAMPAGNE MARITIME DE 1805

INTRODUCTION

Le début de la période dont l'étude est soumise au lecteur semble pouvoir être fixé au 1er mars 1805, date de la REPRISE des projets nettement offensifs contre l'Angleterre. A en croire certains historiens, les événements postérieurs à cette date auraient été le développement normal d'un vaste plan mûri à l'avance et constamment poursuivi pendant les deux années antérieures. L'étude approfondie des préparatifs et des événements des années 1803 et 1804 (1) a montré qu'il n'en était rien et que les plans de Napoléon, constamment gênés par des difficultés et des déboires de toutes sortes, mais de plus en plus graves, avaient déjà subi des transformations multiples, pour aboutir, vers la fin de l'année 1804, à un complet abandon de tout projet de descente aux Iles Britanniques. La guerre continentale paraissant à ce moment inévitable et prochaine, on avait à peu près complètement suspendu la concentration et l'armement de la flottille, arrêté tous les travaux des ports, pourtant essentiels au succès de l'entreprise, fait remonter dans la Liane et la Canche où ils étaient immobilisés, un grand nombre de bateaux plats. Enfin, tandis qu'on poursuivait ostensible-

(1) Voir l'ouvrage *Projets et tentatives de débarquement aux Iles Britanniques.*

ment, mais, à ce qu'il paraît démontré, sans aucune intention de les faire aboutir, les préparatifs d'une expédition en Irlande, on avait donné aux escadres de Toulon et de Rochefort un but, qui, à cette époque, n'avait aucune corrélation avec une invasion de l'Angleterre. Villeneuve et Missiessy avaient comme mission unique celle de ravager les Antilles anglaises et de ruiner le commerce britannique dans ces régions. Villeneuve, s'il avait effectué son départ définitif le 18 janvier, n'aurait emporté, et Missiessy, qui réussit à partir le 11 du même mois, n'emportèrent aucune instruction leur donnant à penser que leur rôle se rattachait à un plan d'opérations d'ensemble. C'est ainsi que le second de ces amiraux devait opérer d'une façon tout à fait indépendante, et que, tous les efforts tentés pour lui faire parvenir de nouveaux ordres ayant échoué, il rentra isolément, le 20 mai, à Rochefort. Son rôle étudié ailleurs est donc tout à fait en dehors des opérations qu'il s'agit de traiter ici.

Lorsque, momentanément rassuré sur la perspective d'une grande guerre sur le continent, l'Empereur reprit les projets de descente aux Iles Britanniques, la situation, déjà peu brillante, se trouvait tout à fait compromise par les mesures prises à l'époque où il avait cru devoir renoncer à la grande expédition. La concentration de la flottille était imparfaite, les désarmements avaient porté sur des chiffres considérables, surtout pour les fractions équipées dans l'Océan. Néanmoins, la masse concentrée dans les quatre ports d'Étaples, Boulogne, Ambleteuse et Wimereux était excessive pour la contenance, et surtout pour la faculté de sortie de ces ports, dont les chenaux s'étaient gravement obstrués. Ganteaume était étroitement bloqué à Brest par des forces supérieures ; Gourdon à la Corogne avec cinq vaisseaux n'en pouvait bouger ; les Espagnols n'étaient pas prêts à agir ; Villeneuve était rentré à Toulon après de graves avaries et la dispersion d'une partie de ses forces ; enfin, Missiessy courait les mers pour son compte.

Au moment donc ou Napoléon résolut de jouer la partie décisive, elle se trouvait déjà engagée, et dans des conditions défavorables, par suite du départ de l'escadre de Rochefort pour les Antilles. Le grand projet de diversion dans ces mers ne fut pas, comme on l'a dit, une combinaison édifiée

sur un terrain libre, mais, au contraire, un génial expédient pour remédier à un grave incident et rattraper des forces dangereusement engagées. Si Missiessy n'était pas parti le 11 janvier, Villeneuve n'aurait probablement pas reçu plus tard les instructions du 2 mars, mais bien plus probablement des ordres inspirés du plan du 25 mai 1804, confié à La Touche-Tréville. Il s'agissait alors de débloquer Rochefort, puis, après une croisière au large de la Manche, d'y pénétrer brusquement en évitant l'escadre de lord Cornwallis qui bloquait Brest et d'assurer, pour un temps limité, le passage de la flottille de Boulogne. Quelles qu'aient été déjà et quelles que doivent être plus tard les variations subies par les projets de l'Empereur, une idée primordiale les caractérise tous depuis l'automne 1803 : balayer la croisière qui observe les ports de réunion en amenant dans le Pas de Calais une forte escadre. Malheureusement depuis longtemps les Anglais avaient éventé ce péril, et, convaincus de sa gravité, ils avaient donné une consigne générale, grâce à laquelle l'entrée de la Manche devait être gardée par des forces écrasantes. Toutes les combinaisons napoléoniennes devaient se heurter à ce plan primordial et imperturbablement suivi.

Le plan du 2 mars 1805.

Une lettre personnelle de l'empereur d'Autriche à Napoléon ayant donné des assurances pacifiques, que l'on devait croire sincères, les ordres donnés pour une campagne en Italie et sur le Rhin furent révoqués à la fin de février 1805. De plus, on recommença à s'occuper de la flottille pour la remettre en état et achever sa concentration. En même temps, des renseignements très optimistes et inattendus ayant été donnés au sujet de l'activité déployée par les Espagnols et de la valeur de leur coopération maritime, à laquelle on n'avait d'abord pas attribué un grand prix, l'Empereur édifia, le 2 mars, un projet d'opérations tout à fait nouveau.

Les instructions adressées à cette date prescrivirent en substance :

A Ganteaume, commandant l'escadre de Brest, forte à ce moment de 21 vaisseaux, 6 frégates et 2 flûtes, de se porter sur le Ferrol, « d'attaquer et de prendre les sept ou huit vaisseaux de la croisière » devant ce port, de rallier Gourdon avec ses quatre vaisseaux et l'escadre espagnole du Ferrol, puis de se rendre aux Antilles pour y rallier Villeneuve et Missiessy. Cela fait, et après avoir débarqué 1100 hommes dans celle des possessions françaises qui paraîtra en avoir le plus besoin, l'armée, forte de 40 vaisseaux, arrivera sur Ouessant « attaquera les navires anglais qui pourraient l'attendre et se dirigera en droite ligne sur Boulogne ». Si Villeneuve n'est pas au rendez-vous, l'appoint de Missiessy devra suffire pour accomplir la même mission.

A Villeneuve, alors à Toulon avec 11 vaisseaux, 6 frégates et 2 bricks, de se porter sur Cadix, d'y rallier l'*Aigle* et les vaisseaux espagnols qui sont prêts à partir, de gagner la

Martinique et d'y attendre Ganteaume pendant quarante jours. Si la jonction ne s'est pas faite, l'escadre, après avoir débarqué 1300 hommes des troupes embarquées, ira croiser aux Canaries pour y enlever les convois venant de l'Inde ; de là, si Ganteaume n'est toujours pas arrivé, *on fera retour à Cadix*.

En outre, dès le 27 février, l'ordre a été expédié à Missiessy, par le Ministre de la marine, « d'attendre aux Antilles, jusqu'à la fin de juin, les forces de Sa Majesté qui pourraient se rendre dans ces parages (1) ». « Si, à la fin (*sic*), ajoute le Ministre, aucune force ne vous avait rallié, vous ferez votre retour en France, comme il est prescrit par vos instructions. » Le même jour, Gourdon, qui est au Ferrol avec 4 vaisseaux, 2 frégates, 1 brick et 1 goélette, a eu l'ordre de se tenir prêt à rallier toute escadre venant le débloquer, et, pour cela, de prendre position à la Corogne.

A partir du 23 mars commence, à Brest, l'embarquement des troupes. Dès que Ganteaume est prêt, il offre de livrer bataille avec ses 21 vaisseaux aux 15 que montre à ce moment l'amiral Gardner, remplaçant Cornwallis malade. L'Empereur refuse.

« Une victoire navale, télégraphie-t-il le 24, ne vous conduirait à rien..... Sortez sans combat. » Or, la surveillance de l'ennemi est incessante ; dès que Ganteaume vient, le 27 mars, mouiller à Bertheaume, il est signalé, et 28 voiles ennemies apparaissent à hauteur de l'île Béniguet. L'attitude des Anglais est si menaçante que, ne voulant pas risquer un combat au mouillage, et ayant reçu l'ordre de ne pas attaquer, Ganteaume doit rentrer à Brest.

Une sortie de vive force étant interdite à l'amiral et, par suite de la rentrée en deçà du goulet, toute chance d'un départ subit et dissimulé à l'ennemi se trouvant écartée, il devenait évident que Ganteaume serait immobilisé à Brest.

Le jour même où il y rentrait, Villeneuve sortait de Toulon.

---

(1) *Archives de la Marine*, BB^{IV}, 227 (15).

La sortie de Toulon.

Pendant les journées qui avaient précédé la sortie de l'escadre il y avait eu un fort coup de vent d'Est ; d'après Villeneuve au moment de son départ le vent était de l'Ouest mais faible (1).

« L'escadre de la Méditerranée, mouillée en rade de « Toulon, était composée, au moment du départ, des vais- « seaux :

1re DIVISION.		2e DIVISION.	
Le *Bucentaure*...........	80	Le *Formidable*...........	80
Le *Neptune*.............	80	L'*Indomptable*..........	80
Le *Pluton*...............	74	Le *Swiftsure*............	74
Le *Mont-Blanc*..........	74	Le *Scipion*..............	74
Le *Berwick*..............	74	L'*Intrépide*..............	74
L'*Atlas*..................	74		

« Des frégates la *Cornélie*, le *Rhin*, l'*Hortense*, l'*Hermione*,

---

(1) Toulon, le 9 germinal, an XIII (30 mars 1805).

Le vice-amiral Villeneuve, grand officier de la Légion d'honneur, commandant en chef l'escadre impériale dans la Méditerranée, à S. E. le Ministre de la marine.

Monseigneur,

Je profite du premier souffle de vent favorable pour appareiller; puisse la fortune répondre aux espérances que l'Empereur s'est formées dans la destination de cette escadre.

Le préfet maritime vous adressera les contrôles nominatifs des troupes expéditionnaires; nous n'avons en vue que deux frégates ennemies, qui sont fort au large; *les vents sont à l'Ouest, mais encore faibles.*

Je prie Votre Excellence d'agréer l'hommage de mon respect.

Archives de la Marine, BB^IV, 230. VILLENEUVE.

« portant du 18, la *Sirène* et la *Thémis*, portant du 12, et des « deux bricks la *Pléiade* et le *Furet*. Les équipages, n'étant « pas complets, ont été renforcés par des détachements du « 2e régiment d'infanterie, qui fournissait déjà les garnisons, « ce qui a porté le nombre d'hommes fourni par ce corps à « environ 1800 hommes; par ce renfort, les vaisseaux se « trouvaient bien armés et en état de naviguer et de com- « battre; chaque bâtiment avait reçu pour six mois de « vivres.

« Le vice-amiral Villeneuve avait le commandement de « cette escadre, ayant sous ses ordres le contre-amiral Duma- « noir.

« Une division de troupes de débarquement a été embar- « quée et a été répartie sur les différents vaisseaux, elle était « commandée par le général de division Lauriston, ayant « sous lui le général de brigade Reille. Cette division était « composée de deux bataillons du 16e régiment à 1800 « hommes et du bataillon du 67e, fort de 1150, et 120 hommes « d'artillerie. L'adjudant commandant Contamine, chef de « l'état-major; le major Aboville, commandant l'artillerie; « le chef de bataillon....., commandant le génie; un com- « missaire des guerres et des employés dans les différentes « administrations; un parc d'artillerie de quelques pièces « de siège et quelques pièces de campagne avec les muni- « tions et les cartouches d'infanterie nécessaires (1). »

Le 30 mars 1805, à 4 heures du soir, l'escadre appareilla et par un vent de l'Ouest ou du Nord-Ouest mit le cap au Sud-Ouest. Le lendemain, deux frégates anglaises qui observaient Toulon et avaient constaté la sortie de Villeneuve, reconnurent sa direction, puis, abandonnant complètement le contact, firent route pour rejoindre Nelson, alors sur les côtes de Sardaigne et qui n'avait jamais tenu un blocus effectif.

De son côté, Villeneuve ayant appris dès le 1er avril, par

(1) Journal de Reille, *Archives de la Marine*, Campagne de 1805. BBIV, 233. Ce journal très précieux donne sur la campagne des renseignements qui doivent être comparés à ceux qui résultent des lettres de Villeneuve. Il est, en général, peu bienveillant pour l'amiral.

un navire marchand, la présence de Nelson à Palmas (1) et sûr ainsi de ne pas le trouver au cap Saint-Sébastien (2) comme il le craignait, profita du vent d'Est qui commençait à souffler pour passer entre les Baléares et la côte d'Espagne, trompant ainsi complètement les croiseurs anglais qui crurent sa direction maintenue vers le Sud (3).

A part la tempête, les conditions de la sortie du 30 mars étaient identiques à celles du 18 janvier. Même direction de vent soufflant du Nord-Ouest, même route primitive au Sud-Ouest. Même faute des croiseurs anglais qui abandonnent la surveillance dès qu'ils ont reconnu la direction suivie et, on le verra plus loin, même erreur de Nelson que l'identité des conditions du problème confirme dans son opinion préconçue et irréductible (4).

Mais la faiblesse du vent rendit la marche si lente que le 7 avril au matin seulement, et par un calme plat, l'escadre française parut devant Carthagène.

Là se trouvaient six vaisseaux espagnols sous les ordres de l'amiral Salcedo dont la jonction eût été infiniment désirable. Soit que, comme le dit Villeneuve (5), « le commandant des vaisseaux ne se crût pas autorisé à mettre sous voiles avant d'avoir reçu les ordres » de son gouvernement, soit que tout en se déclarant prêt à partir, l'amiral Salcedo ait eu besoin d'un délai de trente-six à quarante-huit heures pour embarquer ses poudres (6), toujours est-il qu'après avoir passé seulement quelques heures devant Carthagène, Villeneuve repartit dans la nuit du 7 au 8 avril (7), profitant du vent d'Est qui venait de s'élever.

---

(1) Au S.-S.-O. de la Sardaigne.

(2) Côte d'Espagne au N.-E. de Barcelone. Station fréquente de Nelson.

(3) Mahan. Life of Nelson.

(4) L'idée que Villeneuve allait dans le Levant.

(5) *Archives de la Marine*, BB[IV], 230-197. Lettre de Villeneuve, du 17 mai, en rade de Fort-de-France.

(6) Lettres de Beurnonville, ambassadeur à Madrid, du 11 et du 13 avril. *Archives de la Marine*, BB[IV], 234.

(7) Lorsqu'il reçut cette nouvelle, Napoléon ne voulut pas y croire et écrivit à Decrès (24 avril) :

« Dites au général Beurnonville que ce qu'il dit de l'amiral Villeneuve, qui a refusé de rallier l'escadre de Carthagène, n'est point vraisemblable ; c'est, au contraire, le commandant de cette escadre qui a déclaré qu'il ne le pouvait pas, et je ne puis lui en savoir

Le lendemain le vent resta bon frais ; le 9 avril au matin on aperçut le rocher de Gibraltar et le Mont-aux-Singes (1).

A 9 heures, l'escadre entrait dans le détroit, formée en deux colonnes, les frégates chassant en avant. Un vaisseau ennemi qui était à la sortie du détroit et qui, avec deux frégates, faisait partie de l'escadre de l'amiral Orde, lequel bloquait Cadix, alla le prévenir en toute hâte.

Vers 4 heures, les frégates signalèrent 11 bâtiments de guerre dont 6 vaisseaux ; peu de temps après, elles signalèrent : « l'ennemi prend chasse ». La nuit approchant et n'ayant pas l'espoir de joindre la division anglaise, Villeneuve envoya l'*Hortense* devant Cadix faire les signaux de reconnaissance pour faire appareiller le vaisseau l'*Aigle* et les vaisseaux espagnols prêts à partir et la suivit dans la même direction. Avant que la nuit tombât, il pût voir l'*Aigle* et plusieurs vaisseaux espagnols travaillant à appareiller. A la nuit, l'escadre mouilla devant Cadix.

La division anglaise du commandant Orde restait dans l'Ouest, se tenant prudemment à distance (2).

Le premier but de l'expédition avait donc été atteint avec

---

mauvais gré, puisqu'il n'avait pas d'ordre de sa Cour ; mais que l'amiral Villeneuve, passant le détroit et ayant des craintes, eût refusé le secours de six vaisseaux, un ambassadeur, un homme sensé ne se laisse pas dire de pareilles nigauderies.

« NAPOLÉON. »

(1) Journal de Reille. — Rapport de Villeneuve.

*Table de loch du vaisseau l'*Atlas. (*Archives de la Marine*, BB^IV, 231.)

9 au 10 germinal. — Sur trois colonnes. A 7 heures, le cap Sepet N.-O. 1/4 N. à une lieue, vent N.-O.

10 germinal.	41°39	E. 2°11.	
11 —	41°4	E. 0°13.	
12 —	40°	O. 1°6.	Route libre.
13 —	38°59	»	
14 —	38°27	»	
15 —	37°43	»	
16 —	37°30	»	Ordre de former deux colonnes, l'inconstance des vents ont empêché de prendre cette formation.
17 —	36°5	»	
18 —	»	»	Passé le détroit de Gibraltar en deux colonnes ; les forts ont tiré plusieurs coups de canon.
19 —	36°9	9°35,30.	Sur deux colonnes vent E.-S.-E.

(2) *Archives de la Marine*, BB^IV, 230.

un rare bonheur. Mais la même hâte inopportune qui avait fait manquer la jonction avec l'escadre espagnole de Carthagène faillit faire manquer la réunion avec les forces de l'amiral Gravina.

A peine Villeneuve avait-il mouillé, que son collègue lui annonçait que 6 vaisseaux et 1 frégate étaient prêts à se joindre à son escadre et avant minuit (1). Mais Villeneuve n'était pas rassuré ; il envoya à Gravina son adjudant, le lieutenant Fleury, pour lui faire observer « combien les « moments étaient précieux, que l'escadre ennemie de la « Méditerranée devait être à sa poursuite et pouvait faire sa « jonction avec celle qui avait tenu jusqu'alors le blocus « de Cadix, qu'il importait essentiellement de mettre sous « voile pour suivre notre destination (2). »

L'amiral Gravina fit répondre « qu'il partageait mon impatience, que je pouvais faire le signal d'appareiller et qu'il allait le répéter à son escadre ». A 2 heures du matin, toute l'escadre française fut sous voile avec une partie de l'escadre espagnole et faisant route à l'Ouest. Le vent avait beaucoup faibli ; au jour, les vaisseaux espagnols étaient très arriérés; l'*Argonaute*, leur vaisseau amiral, seul était avec Villeneuve. Toute la matinée se passa à rallier les retardataires. L'après-midi, le vent ayant passé à l'Ouest, on prit les amures à tribord et Villeneuve fit porter et courir largue pour assurer le ralliement; toute la nuit suivante, on fit fort petite voile. Néanmoins, le lendemain, au jour, l'escadre n'avait été ralliée que par un seul vaisseau espagnol, l'*América*, de 60 canons. « Je pensai cependant, dit Villeneuve, qu'il ne me convenait pas d'attendre davantage, qu'il fallait me rendre à ma destination, et l'amiral Gravina me parut partager mon opinion. »

Ainsi donc, Villeneuve était parti sans attendre ses alliés et ne devait rassembler son armée que le 26 mai à la Martinique.

Cependant, on ne saurait accuser les Espagnols d'avoir perdu du temps à le rejoindre.

---

(1) Rapport de Villeneuve du 17 mai.
(2) *Ibid.*

« L'on ne saurait trop louer, dit Reille, l'activité que « l'amiral Gravina y a mise. Dans une heure, ses troupes « de terre furent à bord, les câbles filés par le bout, enfin « tout fut aussi vite que possible. A 1 heure du matin, le « signal fut fait aux deux escadres d'appareiller, et à « 2 heures, la majeure partie était sous voile. Le 20 (10 avril), « au jour, tous les vaisseaux français étaient réunis, mais il « n'y avait parmi nous que le vaisseau amiral espagnol. On « voyait derrière, à quelques lieues, des vaisseaux qui parais- « saient être les cinq autres. La cause du retard a été que « les vaisseaux espagnols, arrivés à l'entrée de la baie, ayant « mouillé et filé du câble, n'ont pu être aussitôt prêts que « les vaisseaux français qui étaient à pic. Il eût été à désirer « que l'armée eût mis en panne pour les attendre et prévenir « par là une séparation, mais on a continué à faire beau- « coup de voile. Dans l'après-midi, le vent ayant tourné à « l'Ouest, l'armée tînt toujours le vent. Vers le soir, cepen- « dant, l'amiral laissa arriver d'environ 2 lieues, mais ce « n'était point assez pour rejoindre les vaisseaux arriérés. « La nuit se fit et, le lendemain 21 (11 avril), nous ne vîmes « que le vaisseau l'*América*, qui n'a pu nous rallier que le « 22 (12 avril). On ne conçoit pas ce qui a pu déterminer « l'amiral à faire si peu pour prévenir cette séparation, qui « peut avoir les plus grandes conséquences. Le sort de ces « vaisseaux se trouve compromis et ils pouvaient assurer le « succès de l'expédition ; il ne fallait pour cela qu'attendre « deux ou trois heures..... »

Qu'était devenu Nelson pendant ce temps ?

Le 3 avril au matin, l'escadre anglaise à Pula était sous voiles et le lendemain 4 elle se trouvait à 10 h. 20 du matin à 6 lieues O. 3/4 S. du Toro (1), lorsque la *Phœbé* rejoignit, annonçant le départ des Français, déjà ancien de quatre jours : « L'épuisant travail de doutes, de suppositions, d'ap- « préciation de vagues indices allait recommencer pour « Nelson et cela devait durer plus de trois mois (2). »

---

(1) Sud de Palmas.

(2) Capitaine Mahan. The Life of Nelson.

A 2 heures du soir, l'*Active*, qui avait conservé le contact un peu plus longtemps que la *Phœbé*, rejoignit Nelson et confirma la direction vers le Sud attribuée à l'escadre de Villeneuve. Certain que les Français allaient passer au Sud de la Sardaigne, s'ils ne l'avaient déjà fait, Nelson envoya l'*Ambuscade* à l'île de la Galite (1) chercher des informations. Lui-même comptait se maintenir entre l'île de Galite et la Sardaigne jusqu'à ce qu'il eût reçu des nouvelles (2). « Je n'irai pas, dit-il, à l'Est de la Sicile ni à l'Ouest de la Sardaigne avant que j'aie des renseignements positifs. » Le 5, conservant la même position, Nelson écrivait (3) : « J'ai « couvert de frégates le passage entre la côte barbaresque « et l'île de Toro. Les Français n'auraient pu passer par ici « avant aujourd'hui si c'est bien leur chemin..... Je « m'assurerai qu'ils sont à l'Est d'ici avant de faire route « pour la Sardaigne, la Sicile et Naples..... (4). » Depuis la sortie des Français, le vent avait fort varié : le 4 avril, au moment où Nelson joignit ses éclaireurs, il était du Nord-Ouest joli frais ; le 5, du Nord ; le 6, il faisait calme. L'*Ambuscade* était à Galite, l'*Active* à la côte d'Afrique, le *Moucheron* avait été envoyé le 5 au soir croiser entre eux deux et chercher des informations à Tunis, le *Seahorse* et l'*Ætna* étaient devant le Toro, l'*Hydra* sur la côte Est de la Sardaigne ; enfin, pour le cas où les Français auraient franchi le détroit de Bonifaccio, l'*Amazone* allait être envoyée à Naples (5). Dans ces conditions Nelson pouvait être assuré que les Français n'auraient pu passer au Nord du cap Blanc à son insu, puisqu'il barrait le détroit avant qu'ils aient pu y entrer. Par contre, toute journée passée sans nouvelles après l'arrivée de la flotte anglaise au Sud de la Sardaigne rendait moins probable que Villeneuve ait été destiné à agir dans le Levant. « Si demain je ne sais « rien, dit Nelson, j'enverrai la *Phœbé* au cap Saint-Sébas-

(1) Côte tunisienne.

(2) Ordre au capitaine Durban, de l'*Ambuscade*. (The dispatches and letters of vice-admiral lord Viscount Nelson. — Sir Nicholas Harris Nicolas. — Londres, 1846.)

(3) A Antoinette Melville.

(4) Lettre à Otway, 6 avril.

(5) A sir John Ball, 6 avril.

« tien, je prendrai position à Urtica (1)..... et ainsi je « serai prêt à pousser sur Naples, s'ils y vont ou à protéger « la Sicile. »

Effectivement le 10 il était devant Palerme, mais il n'en savait pas davantage. « Je suis désolé, écrit-il, je n'ai pas un mot de nouvelles; toutes mes frégates sont en course. Je vais maintenant aller entre la Maddalena et le cap Corse. »

Dans la soirée du 10 il reçut une nouvelle qui semble l'avoir profondément troublé, sans pourtant fixer son opinion.

« Hallowell, écrit-il à J. S. Ball, vient d'arriver de Palerme. Il annonce que la « grande expédition (2) » a mis à la voile et que sept vaisseaux russes sont attendus dans la Méditerranée. Je dois donc supposer que les Français vont dans l'OUEST. Je ferai de mon mieux, mais je suis bien à plaindre (3) ».

Or cette nouvelle était fausse, à ce moment au moins.

En réalité cette « grande expédition (4) », confiée au général sir James Craig, forte de 8,000 à 10,000 hommes, ne devait partir de Portsmouth quę le 17 avril sous l'escorte des deux vaisseaux *Queen* et *Dragon* et de la corvette *Bomb* sous les ordres de l'amiral Knight.

L'avis de son départ devait être donné à Nelson par une lettre de l'Amirauté en date du 15 avril seulement et que porta le sloop *Martin* (5).

Cette expédition devait avoir de curieuses vicissitudes.

Parvenu le 30 à hauteur du cap Finistère, Craig reçut

---

(1) Au Nord de Palerme.

(2) Partie d'Angleterre. Mahan, page 648.

(3) Very misérable.

(4) Voir sur ce sujet : *Under England's Flag;* Mémoires du capitaine Charles Boothley.

(5) « J'ai l'ordre des lords de l'Amirauté de faire savoir à Votre Seigneurie que le contre-amiral Knight, avec les vaisseaux *Quenn* et *Dragon*, partira demain ou après-demain de Spithead avec un convoi portant 5,000 hommes, qui doivent être débarqués partie à Gibraltar et dont partie doit être dirigée dans la Méditerranée. L'ordre des lords de l'Amirauté est que *votre escadre prenne position de façon à couvrir ce convoi dans son trajet de Gibraltar à la Méditerranée* (sic) *contre les entreprises que l'ennemi pourrait exécuter du port de Toulon.* » (*British Museum,* vol. 31936.) Cet ordre, complété le 17 avril, prescrivait en ordre à Nelson, après sa jonction avec l'amiral Knight, de renvoyer à Spithead les deux de ses vaisseaux qui auraient le plus besoin de réparations.

l'annonce du passage de Villeneuve devant Cadix et de la retraite de sir John Orde. Se croyant en grand danger, il se réfugia à Lisbonne et peu soucieux des droits des neutres, se prépara, en cas d'approche des vaisseaux français, à mettre la main sur les batteries qui dominent le Tage (1). Il fallut pour le faire renoncer à ce projet que Junot, ambassadeur de France, menaçât la cour portugaise de partir, si un seul soldat anglais était débarqué.

Craig dut donc remettre à la voile. Le 12 mai il arriva à Gilbraltar. Il y resta jusqu'au 25 juin puis se rendit à Malte et enfin à Naples où il débarqua au milieu d'août (2). Nous aurons à revenir sur ses opérations.

De son côté, Nelson commençait à se douter de son erreur.

« Le 9, il quitta Palerme (3) avec l'intention d'aller à « Toulon pour s'assurer que les Français n'y étaient pas « retournés. Il rencontra un vent debout (4) qui le retint « neuf jours au Sud de la Sardaigne, ayant parcouru moins « de 200 milles. » C'est dans cette région qu'il eut enfin des nouvelles positives.

« Nous apprenons, écrit-il le 16 avril au capitaine de « l'*Œtna*, par un navire avec qui a communiqué le *Leviathan*, « que la flotte française a été vue dimanche 7 avril par le « travers du cap de Gatta (5), par vent d'Est et filant à « l'Ouest..... Je vais m'assurer que les Français ne sont « pas rentrés à Toulon, puis à l'Ouest, c'est tout ce que je « puis dire à présent. Restez jusqu'à nouvel ordre près de « Toro où j'enverrai des nouvelles quand je serai fixé. Il est « très probable que je quitterai la Méditerranée derrière « l'ennemi. » Le lendemain 19 un navire venant de Gibraltar apportait la nouvelle positive du passage de l'escadre française le 9 avril.

Cette fois il n'y avait plus qu'à chercher à regagner le temps perdu.

---

(1) Ce sera une bonne farce, dit à ce sujet Boothley (an excellent fun).

(2) Il devait, plus tard, y retrouver 18,000 Russes.

(3) Mahan, *loc. cit.*

(4) De l'Ouest.

(5) Au Sud-Ouest de Carthagène.

ERRANÉE.



45°
10°
15°
Naples
Palerme
Sicile
10 Avril
9 Avril
5.6.7.8 Avril
C. St Vincent
11 Mai
40°
35°
10°
10°
15°
35°

« ..... Je pars pour l'Ouest, écrit Nelson le 19 avril au commandant de la *Phœbé*. Comme il très probable que les Français ont laissé des frégates ou d'autres navires de guerre à Toulon pour porter des troupes en Sardaigne, à Naples, en Sicile ou en Égypte, vous êtes chargé avec votre navire et l'*Hydra*, la *Juno*, le *Niger* et le *Thunder* de croiser entre le Toro et la côte Barbaresque pour intercepter toute expédition que l'ennemi pourrait envoyer en Sardaigne, en Sicile ou en Égypte..... » Ainsi, au moment où le voile semblait s'être déchiré, Nelson était encore sous l'influence de son idée favorite et se privait gratuitement d'éclaireurs qui lui étaient plus nécessaires que jamais. Mais tout déçu et désolé qu'il fût, il envisagea la situation avec clairvoyance en voulant d'abord parer au danger le plus immédiat. Le 20 avril, encore retenu à dix lieues à l'Ouest de Toro, il s'écrie : « Ma bonne fortune semble envolée. Je ne puis avoir un vent qui ne soit pas contraire..... Puisque l'ennemi a depuis si longtemps passé le détroit et fait sa jonction avec l'escadre espagnole de Cadix, voici mes intentions : J'ai envoyé l'*Amazone* chercher des nouvelles à Lisbonne, je vais aussi vite que possible au cap Saint-Vincent, où j'espère savoir par l'*Amazone* quelle est la destination de l'escadre française. Le fait qu'ils ont rallié les vaisseaux espagnols de Cadix me semble prouver qu'*ils n'ont pas l'intention d'aller aux Indes occidentales, ni au Brésil, mais bien de débloquer le Ferrol et d'aller de là en Irlande ou à Brest*, car je crois que Villeneuve a des troupes embarquées. *Si donc je n'ai pas de nouvelles, je quitterai le cap Saint-Vincent et je me placerai à cinquante lieues à l'Ouest des îles Scilly*, en m'en rapprochant lentement, de façon à ne pas manquer un navire qui m'apporterait des ordres. Ma raison pour prendre cette position est que *de là je puis aussi bien rallier la flotte qui est devant Brest, ou aller en Irlande*. J'amène douze navires aussi beaux, aussi bien commandés et ordonnés que tout ce qu'on a jamais vu sur l'eau (1) ».

(1) L'escadre de Nelson comprend à ce moment :

Victory..............	110 canons.	*Canopus*..............	80 canons.
Royal-Sovereign.......	100 —	*Spencer*..............	74 —

Un autre danger paraissait menaçant.

L'expédition dont il avait appris le départ d'Angleterre pouvait avoir été rencontrée dans l'Océan et détruite par Villeneuve. Toutefois Nelson était en droit d'espérer que le *Fishguard*, expédié de Gibraltar le 10 avril, peu après le passage des Français, aurait donné l'alarme. En outre la division qui bloquait Cadix était en mesure de prévenir assez à temps pour faire retenir les transports à Spithead.

Le 5 mai, à 10 h. 30 du matin, Nelson jeta l'ancre dans la baie de Tetuan (1) où une nouvelle déception l'attendait.

« Je crois que ma mauvaise chance va encore durer longtemps, car j'ai tout lieu de craindre que S. John Orde n'a pas fait garder le contact de l'ennemi, ni pensé à me prévenir de sa destination. Je ne puis pourtant pas aller aux Antilles sur de simples suppositions et d'autre part, si je tarde, la Jamaïque peut être perdue. »

De fait, S. John Orde, qui avec ses cinq vaisseaux bloquait Cadix, avait pris chasse dès l'approche de Villeneuve, sans garder le contact et sans profiter des bonnes chances que lui donnèrent le désordre de la marche de l'armée combinée et le retard des vaisseaux espagnols, enfin laissant en grand danger l'expédition de Craig si les alliés étaient restés dans ces parages.

A la vérité, il avait, le 11 avril (2), prescrit au capitaine Sutton, commandant l'*Amphion* avec le *Beagle* et le *Wasp*, de se placer au cap Saint-Vincent, de prendre sous ses ordres tout navire anglais dont le chef serait moins ancien que lui et d'observer l'ennemi. « Au cas où celui-ci paraîtrait se *diriger vers l'Ouest*, la nouvelle en serait transmise directement à l'escadre de la Manche sous Ouessant (3). »

Escadre de Nelson (*suite*) :

Leviathan	74 canons		Frégates	*Active.*
Tigre	80 —			*Amazon.*
Donegal	74 —			*Decade.*
Conqueror	74 —		Transport	*Camel.*
Superb	74 —			
Belleisle	74 —		Sloops	*Childers.*
Swiftsure	74 —			*Ariel.*

(1) Pour faire de l'eau.

(2) *British Museum*, vol. 34930. Rapport de Orde.

(3) Cette idée, que l'escadre combinée allait *vers l'Ouest*, se manifesta aussi par la

Quant à lui, Orde rallia, le 30 au matin, l'escadre de la Manche (1); Calder, qui était devant le Ferrol, avait été prévenu, dès le 16, du passage des Français à Gibraltar et Gardner le 22 (2). Les précautions se trouvaient donc prises : au cas où l'escadre franco-espagnole se serait portée vers le Nord, la concentration se serait faite sous Ouessant, Gardner pouvant compter être rejoint par Orde et Calder (3).

De plus, Gardner semble avoir deviné depuis quelque temps déjà que l'escadre de Brest pourrait aller débloquer le Ferrol, ainsi qu'en témoignent ses deux lettres du 19 et du 22 avril :

« Le *Terrible*, écrit-il, m'a joint hier et je l'ai envoyé à Sir « R. Calder devant le Ferrol... Il va être forcé de s'affaiblir « pour se réapprovisionner, aussi j'exprime humblement « l'avis qu'il ne pourra tenir le blocus s'il n'est pas renforcé. « *Si l'ennemi s'échappe de Brest, ce qui est rien moins qu'im-* « *probable, et se joint aux dix ou douze vaisseaux qui sont* « *au Ferrol, Calder sera en grand danger* (4). »

---

lettre par laquelle Orde annonçait à l'amiral Gardner le danger qu'il avait couru et son intention de le joindre avec ses cinq vaisseaux. (Lettre à Gardner, transmise par celui-ci le 28 avril. — Record office, Channel fleet.)

10 avril.

..... Hier, étant à l'ancre, j'ai failli être obligé de combattre les 20 ou 21 voiles de la flotte de Toulon, peut-être renforcée de l'escadre de Carthagène..... *Je crois qu'ils vont dans l'Ouest.*

Aucune nouvelle de Nelson. Sans doute il sera allé en Egypte.

ORDE.

Il en est de même de la lettre adressée le même jour à Nelson. (*British Museum.* vol. 34929) :

« J'ai été obligé d'abandonner mon poste devant Cadix par une force ennemie supérieure apparue brusquement, venant de l'Est, l'après-midi du 9 courant..... Je ne puis dire quel est l'objet immédiat de cette force considérable (après la jonction faite à Cadix), *mais je pense qu'elle est destinée pour l'Ouest.* Ne sachant ni les intentions, ni les mouvements de Votre Seigneurie, je rallie l'escadre de la Manche avec les bâtiments *Glory, Renown, Defense, Polyphemus, Agamemnon, Ruby.* Mon appui peut y être utile dans ce moment critique. Je laisse cependant une division de frégates et de corvettes, sous les ordres du capitaine Sutton, au cap Saint-Vincent, pour prévenir ou faire prévenir par tous navires disponibles, soit Votre Seigneurie si l'ennemi rentre dans la Méditerranée, soit l'escadre de la Manche, si l'ennemi va à l'Ouest. »

(1) Lettre de Gardner, 30 avril. (Record office, Channel fleet).

(2) Record office, Channel fleet.

(3) ..... « Si l'escadre combinée va vers le Nord, écrit en effet Gardner, le 27 avril, je compte être joint par Orde et Calder et j'espère que Vos Seigneuries m'enverront les renforts qu'elles jugeront nécessaires. »

GARDNER.

(4) Record office, Channel fleet.

Et le 22 avril, il ajoute :

« J'apprends ce matin par le *Melampus* que 11 vaisseaux « français et 7 frégates ont passé le 9 à Gibraltar ; on dit « qu'ils ont 10,000 hommes à bord... Sir Robert Calder a « reçu cette nouvelle le 16 devant le Ferrol. Il avait alors « 6 vaisseaux et quelques frégates avec lui..... On dit que « les Espagnols ont 8 vaisseaux à Cadix outre l'*Aigle*..... *Je* « *crois que la flotte de Brest va tenter de sortir et je les* « *observe de près avec mes 17 vaisseaux*..... »

On verra dans un moment quelles mesures avait prises l'Amirauté pour le cas où l'escadre franco-espagnole irait dans l'Ouest. L'incertitude où se trouva un moment le commandement anglais incombe donc au seul Sutton, qui perdit complètement le contact au *point qu'il put annoncer que*, *le 22 avril*, *Villeneuve était encore à Cadix* (1).

Pendant ce temps, les indices affluaient pour prouver à Nelson que les vaisseaux ennemis étaient partis pour l'Amérique. Depuis un mois qu'ils ont passé le détroit de Gibraltar ils auraient fait parler d'eux s'ils étaient restés dans les mers d'Europe. Or Nelson apprend (2) que jusqu'au 28 avril, on n'avait rien su de Villeneuve à Lisbonne. Le lendemain, pendant les quelques heures qu'il passe à Gibraltar pour embarquer des vivres, aucun renseignement n'arrive de l'Océan ; mais le 10 mai, étant par le travers du cap Saint-Vincent, des nouvelles importantes parviennent. L'*Amazon* apporte le compte rendu d'un brick américain parti de Cadix le 2 mai. Très complet au sujet des événements qui ont marqué l'apparition de Villeneuve et la sortie des Espagnols, ce document ajoute :

« Les opinions au sujet de la destination de l'armée com- « binée sont diverses : d'après les uns elle va en Irlande ; « d'après les autres, aux Indes occidentales ; en particulier, « à la Jamaïque. Il y a à bord 3,000 soldats espagnols, dont « beaucoup de cavaliers, et 7,000 à 8,000 Français sous Lau- « riston..... » Un peu avant était arrivé l'avis donné par l'Amirauté que « un convoi portant 5,000 soldats était en route pour la Méditerranée et que leur protection était con-

(1) Lettre de l'amiral Gambier, du 3 mai (*British Museum*, vol. 34929.)

(2) Par l'*Halcyon*, le 6 mai, baie de Tetuan.

fiée à l'escadre de Nelson ». C'était, on l'a vu, l'expédition de Craig. Enfin, tandis que l'escadre passait la nuit mouillée à Lagos, « le contre-amiral Campbell, alors au service du « Portugal, vint à bord du *Victory* et donna l'assurance for- « melle que Villeneuve était parti pour les Indes occiden- « tales (1) ». Le lendemain 11, arrivait le convoi de troupes escorté par deux vaisseaux et qui n'avait fait aucune rencontre. Cette fois, Nelson était fixé; laissant le contre-amiral Bickerton pour commander dans la Méditerranée, joignant au convoi le vaisseau le *Royal-Sovereign*, qui marchait mal, se faisant précéder d'un sloop envoyé à la Barbade, à sept heures du soir il leva l'ancre. « Le sort en est jeté, écrit il, je pars pour les Antilles. Bien que je sois en retard, la Fortune aura peut-être donné à l'ennemi une mauvaise traversée et m'en donnera peut-être une bonne. » A la nuit il était déjà à sept lieues au Nord-Ouest du cap Saint-Vincent et se lançait avec son escadre au travers de l'Océan.

On est en droit de rechercher les raisons qui décidèrent Nelson à ce dernier parti, pris si tardivement, puisque Villeneuve avait déjà un mois d'avance.

Le fait devenu certain, que, pendant tout ce délai, l'escadre franco-espagnole n'avait paru ni devant le Ferrol, ni devant Rochefort, ni devant Brest, ni enfin en Irlande, n'impliquait pas d'une façon absolument certaine l'abandon des mers d'Europe. Villeneuve aurait pu, en effet, avoir l'ordre de croiser très au large de Brest, comme il avait été ordonné par le plan du 25 mai 1804, pour être à même soit de fondre inopinément sur une des escadres de blocus, soit d'entrer dans la Manche. Dans de telles conditions, le départ de Nelson pour l'Amérique le mettait forcément hors de cause. Si, au contraire, Villeneuve avait réellement pour objectif la prise d'une colonie des Indes occidentales, il y avait tout lieu de penser que le mal était déjà fait, et cela sans remède. En outre, l'escadre anglaise, forte de 10 vaisseaux, allait se trouver loin de tout secours en présence d'une force double. Dans ces conditions, il semble que la première idée de Nelson d'aller croiser à 50 lieues à l'Ouest des îles Scilly était la meil-

(1) Mahan.

leure, et puisqu'il a eu cette intention, on doit rechercher à quelles influences il céda en y renonçant.

On ne sait pas au juste quelle fut la nature de la communication faite le 10 mai à Nelson par le contre-amiral Campbell; mais, à n'en pas douter, ce dernier eut une influence décisive et avouée, car peu de temps après, il fut privé de son commandement dans la marine portugaise, sur la demande formelle de l'ambassadeur français.

Sans que ce qui va suivre prouve aucunement que Nelson, en partant pour les Antilles, exécuta un ordre reçu, on va voir qu'il ne fit en somme que se conformer aux intentions de son gouvernement.

Une lettre d'un agent mystérieux, connu sous le nom de l' « ami » (1) et datée du 1er *mars* 1805, paraissant n'être parvenue à l'ambassade de Russie à Dresde qu'assez tard (2), annonçait très nettement que si l'escadre de Toulon pouvait sortir et joindre celle de Gravina, elles iraient toutes deux ravager les Antilles anglaises, spécialement la Jamaïque.

Une autre de Paris, datée du 23 avril (3), et reçue sûrement à temps par les Anglais, annonçait que « l'escadre de Brest se prépare à partir, elle a 18,000 hommes à bord, l'amiral a 900,000 francs en caisse..... 4 vaisseaux et 4 frégates, commandés par Magon, se préparent à Rochefort et sont destinés à Sainte-Hélène..... *On ne sait pas positivement la destination de l'escadre de Toulon qui est ressortie de Cadix, on s'accorde après à l'envoyer aux Antilles.* »

D'autre part, le *Morning Chronicle* du 9 mai disait :

« De toutes les conjectures qui ont été formées sur la des-

---

(1) Communiquée par M. Pingaud. L' « ami » était un agent secret correspondant avec d'Antraigues alors à Dresde.

(2) Le 22 mai.

(3) Transmise à Nelson par Gardner, le 19 mai. Record Office, Channel fleet.

A bord de l'*Hibernia*, sous Ouessant.

..... J'ajoute une copie de renseignements privés venus de Paris, relativement à la flotte française de Brest, forte de 21 vaisseaux, et que j'ai tout lieu de croire toute prête à profiter de la première occasion pour appareiller. Je l'observe avec 18 vaisseaux. Sir Robert Calder est devant le Ferrol avec 6 vaisseaux ; il en bloque 13. Lord Collingwood est prêt à partir de Cawsand avec 8 ou 9 vaisseaux approvisionnés pour une campagne lointaine.....

« tination de la flotte de Toulon, celle qui a fait le plus d'im-
« pression et causé le plus d'inquiétudes est que cette flotte,
« après avoir dégagé les escadres de Cadix et du Ferrol et
« balayé tous les blocus, pourrait se joindre à la flotte de
« Brest pour venir ensuite occuper le Canal (la Manche), tan-
« dis que la flottille de Boulogne amènerait en Angleterre une
« armée de 100,000 hommes... Pendant les huit jours qui
« viennent de s'écouler, personne n'a dormi tranquille. Qu'on
« juge de la situation où les ministres nous ont mis, puis-
« qu'ils nous ont réduits à désirer que les Français se con-
« tentent d'aller conquérir nos possessions coloniales et
« ravager nos établissements (1). »

On peut donc conclure qu'avant le 9 mai, c'est-à-dire avant que Nelson sût positivement le départ de Villeneuve pour les Antilles, on soupçonnait en Angleterre la destination de l'armée combinée.

D'autres lettres, celles-là postérieures à la résolution prise par Nelson, indiquent aussi combien cette opinion était répandue à Londres.

« On croit ici, écrit lord Radstock le 21 mai (2), que la flotte combinée est partie de Cadix pour les Indes occiden tales. Cela est fort probable..... » Le 13 mai déjà, il disait : « Je crains fort pour Nelson ; la clameur populaire s'élève contre lui, et si nous perdons la Jamaïque ce sera assez pour faire oublier tous les services qu'il a rendus..... »

On va voir l'influence de ces renseignements et de l'opinion générale sur les décisions prises par le gouvernement anglais.

La nouvelle du passage de Villeneuve à Gibraltar détermina l'Amirauté à adresser, dès le 25 avril, l'ordre suivant « *à l'officier le plus ancien présent à Gibraltar* (3) » :

« L'ennemi ayant passé le détroit le 9 courant, vous êtes
« invité, au cas où vous apprendriez que *lord Nelson n'est*
« *pas à la poursuite de l'ennemi ou n'a pas envoyé après lui*
« *une force égale à la sienne*, à prescrire aux commandants

---

(1) Voir ci-dessous : Lettre de Decrès du 1er juin.
(2) Cité par Mahan, page 651.
(3) *British Museum*, vol. 34930.

« des vaisseaux *Queen* et *Dragon* (1) de se porter en toute « hâte *à la Barbade* et de se mettre sous les ordres de l'amiral « Cochrane ou de l'officier commandant en chef à l'époque « aux Iles sous le Vent.

« Si tout ou partie de l'escadre de l'amiral Nelson a suivi « l'ennemi, vous prescrirez aux vaisseaux *Queen* et *Dragon* « de rallier l'amiral Orde devant Cadix et vous ferez escorter « le convoi par le *Lively* et une autre frégate jusqu'à desti- « nation, et où le général S.-J. Craig voudra se rendre. »

Un autre ordre du 27, adressé à l'amiral Collingwood (2), lui prescrit, ainsi qu'à Orde, de se rallier à *Madère* et de se mettre à la poursuite de l'ennemi.

Mais le 30, Gardner, qui vient de rallier ces deux divisions, fait preuve d'une initiative singulièrement hardie :

« J'ai reçu avis, écrit-il, de l'ordre du 27 prescrivant à « Orde et Collingwood de se joindre à Madère et de se mettre « à la poursuite de l'ennemi..... Dans les conditions ac- « tuelles, *je prends sur moi de différer le départ de l'amiral* « *Collingwood jusqu'à nouvel ordre et jusqu'à nouvel avis* « *sur les mouvements de l'ennemi* (3).

« GARDNER. »

L'envoi de l'escadre de Collingwood aux Antilles aurait rendu inutile le voyage de Nelson. Aussi, fidèle à sa tactique de concentrer à l'entrée de la Manche le plus de forces possible dès qu'il y avait incertitude sur les projets de l'ennemi l'Amirauté envoya, le 9 mai, l'ordre à Nelson de venir sous Ouessant, en laissant dans la Méditerranée, sous les ordres de l'officier général le plus ancien, le nombre de vaisseaux et de frégates jugé nécessaire pour observer les ports de Toulon et de Carthagène..... et devant Cadix le *Lively*, l'*Amphion*, une autre frégate, deux sloops, avec la mission de suivre les progrès des armements qui se font dans ce port et de renseigner l'officier commandant l'escadre du Ferrol et l'Amirauté.

---

(1) Qui escortaient le convoi de Craig.
(2) Alors à Cawsand.
(3) Record Office, Channel fleet.

« *Vous ne perdrez pas de temps*, était-il dit, *pour gagner*
« *Ouessant et vous mettre sous les ordres de l'amiral Gardner*,
« *commandant l'escadre bleue*.

« Si vous préférez garder votre commandement dans la
« Méditerranée, vous êtes libre de le faire en envoyant à
« l'amiral lord Gardner les navires qui ne devraient pas
« observer Toulon, Carthagène et Cadix (1). »

En même temps, un nouvel ordre daté du 10 mai invitait Collingwood à se préparer pour l'expédition des Antilles, mission déjà donnée le 27 avril, et que Gardner avait pris sur lui de suspendre. Cette fois l'amiral obéit et envoya l'amiral Collingwood à Cawsand avec les vaisseaux mis sous ses ordres, suivant les instructions (2).

Le 17 mai, l'amiral Collingwood reçoit à la baie de Cawsand, où il est allé chercher ses approvisionnements, les instructions suivantes :

« Vous vous porterez sur Lisbonne, vous rallierez l'amiral
« Knight et le couvrirez jusqu'au cap Saint-Vincent.

« Au cas où, sur votre route pour Lisbonne ou Cadix,
« vous rencontreriez lord Nelson, vous vous rangeriez sous
« ses ordres en lui remettant copie de ces instructions.

« Si l'ennemi est parti de Lisbonne et si la flotte combinée
« est à Cadix, vous devrez bloquer ce port avec 14 vaisseaux
« de ligne et rallier le *Dragon* et le *Queen*.

« Si vous apprenez de façon positive que l'escadre com-
« binée a fait route pour les Antilles et *que l'amiral Nelson*
« *l'y a suivie*, vous détacherez de ce côté assez de vos
« vaisseaux pour que lord Nelson en ait douze au total,
« pourvu que la force de l'ennemi ne dépasse pas dix-huit.
« Mais si cela arrive, vous donnerez en sus à lord Nelson
« autant de vaisseaux que les alliés en ont au-dessus de
« dix-huit..... Si lord Nelson n'a pas suivi l'ennemi aux
« Antilles, vous le *poursuivrez* à la Barbade avec douze
« vaisseaux, si l'ennemi n'en a pas plus de dix-huit, et, s'il
« en a plus de dix-huit, vous emmènerez, en sus de vos

---

(1) *British Museum*. Nelson's paper, vol. 31950.
(2) Lettre de l'amiral Gardner, 12 et 15 juin. Record Office, Channel fleet.

« douze premiers, autant qu'il peut en avoir au delà de dix-
« huit (1). »

On voit que cette fois les lords de l'Amirauté s'étaient souvenus du caractère de Nelson et avaient prévu le cas où de lui-même il serait parti à la poursuite de l'ennemi.

Collingwood était déjà en route avec 9 vaisseaux pour se rendre à Lisbonne quand, le 5 juin enfin, arrivèrent à la fois à Londres les lettres de Nelson, en date des 6, 7 et 9 mai. L'Amirauté y répondit le même jour, en approuvant formellement « la décision que vous avez prise de suivre l'ennemi aux Antilles (2) ».

Ainsi qu'on le voit, l'idée d'une expédition franco-espagnole aux Antilles était familière aux amiraux anglais et répandue dans l'opinion publique. Si Nelson n'était pas allé à la suite de Villeneuve, Collingwood était prêt à le faire à peu près avec les mêmes forces, et l'infériorité d'un tiers, admise par les instructions du 17 mai, pouvait être compensée par la jonction aux Antilles avec les 6 vaisseaux de Cochrane. En même temps, était appliquée la consigne générale et déjà ancienne de rallier tous les détachements à l'entrée de la Manche. C'est ce que fait de lui-même Orde, c'est ce que feront plus tard Calder et Nelson. Dans ces conditions, une diversion, si éloignée qu'elle soit, a peu de chances de succès.

---

(1) *British Museum*, vol. 34936.
(2) *Ibid.*, vol. 34990.

La traversée de l'Océan et les premières opérations aux Antilles (16 mai au 4 juin).

On possède peu de détails sur la traversée de l'Océan (1) par l'escadre de Villeneuve qui, partie en désordre, ne put se rallier avant l'arrivée à destination.

La navigation fut heureuse mais retardée par la marche détestable de plusieurs vaisseaux tels que le *Formidable*, l'*Intrépide* et particulièrement l'*Atlas*. Après avoir couru au Sud jusqu'au cap Quantin, on put, à partir du 15 avril, faire route à l'Ouest par beau temps. Le 26 étant par 25° de longitude, les vents d'Ouest obligèrent à filer au Sud-Sud-Ouest jusqu'au 2 mai, date où on put remettre le cap à l'Ouest.

On avait vu peu de bâtiments et on n'avait pu faire aucune prise. Dès que les Canaries avaient été dépassées, les deux meilleures frégates, l'*Hortense* et l'*Hermione*, avaient été expédiées en avant jusqu'à quarante lieues de la Martinique dans l'espoir de joindre les vaisseaux espagnols séparés de l'escadre, au cas où ils se seraient trouvés en avant. L'amiral Gravina chargea le capitaine La Meillerie, de l'*Hortense*, de ses ordres pour ses vaisseaux, dans le cas où il parviendrait à les joindre.

Le 13 mai les frégates furent rejointes. Elles n'avaient eu aucune connaissance des vaisseaux espagnols, mais elles s'étaient emparées de la corvette anglaise la *Cyane*, de 24 canons et 125 hommes d'équipage, commandée par le capitaine Cadogan. Le même jour on eut connaissance de l'île de la Martinique; le 14 au point du jour on entra dans le canal de Sainte-Lucie, et une fois arrivés devant la baie

---

(1) Rapport de Villeneuve du 17 mai, BB^IV, 230-197. Rapport de Reille, BB^IV, 231.

du Fort-de-France on découvrit trois vaisseaux espagnols et une frégate qui louvoyaient pour y entrer. C'étaient le *Firme*, le *Terrible*, l'*España* et la frégate *Maddalena* qui arrivaient de leur côté et fort à propos.

Dans la journée toute l'escadre prit son mouillage. Le 16 enfin arrivait le *San-Raphaël*. « Voilà donc, s'écrie Reille, toute l'armée réunie après une séparation qui aurait pu lui être funeste ! (1) »

---

(1) *Table de loch du vaisseau l'*Atlas.

10 avril (20 germinal), mouillé devant Cadix à 7 h. 45 du matin ; à 1 h. 30, mis sous voile.

11	—	21	—	35°27	10°30	
12	—	22	—	34°43	11°30'30"	
13	—	23	—	33°55	12°02	
14	—	24	—	33°	12°33	
15	—	25	—	32°45	12°29	
16	—	26	—	32°02	14°07'30"	Sans ordre de marche.
17	—	27	—	31°08	16°15'30"	—
18	—	28	—	30°19	18°35'30"	—
19	—	29	—	29°19	22°06	—
20	—	30	—	28°04	24°22	—
21	—	1er	floréal	26°55	26°26	—
22	—	2	—	25°52	28°34	—
23	—	3	—	24°36	30°42	—
24	—	4	—	24°14	32°42	—
25	—	5	—	23°48	33°33	—
26	—	6	—	23°18	34°27	—
27	—	7	—	22°53	34°46	—
28	—	8	—	21°45	35°22	—
29	—	9	—	20°54	35°57'30	Sur deux colonnes.
30	—	10	—	19°58	36°00'20	
1er mai		11	—	19°34	36°21	
2	—	12	—	19°02	37°08	
3	—	13	—	18°44	38°05	
4	—	14	—	18°26	39°47	
5	—	15	—	18°11	41°31	
6	—	16	—	17°56	44°26	
7	—	17	—	17°23	46°41	
8	—	18	—	16°	48°43	
9	—	19	—	16°28	50°41	
10	—	20	—	15°56	53°08	
11	—	21	—	14°36	58°43	
12	—	22	—	14°34	60°59	

Le 23 floréal, à 1 heure, une frégate signale la terre dans l'Ouest. J'en étais à 7 lieues ce qui m'a donné une erreur de 36 lieues à l'Est et de 5 par..... (*illisible*) observé.

Louvoyé toute la nuit. Au jour donné dans le canal Sainte-Lucie...... chaque vaisseau a manœuvré pour gagner le mouillage de Port-Royal. Vu au fond de la baie quatre vaisseaux espagnols louvoyant. (Journal de Villeneuve.)

Les forces de Villeneuve se trouvaient ainsi portées à 18 vaisseaux montés par 5,088 hommes (1).

Dès l'arrivée de l'escadre, l'amiral avait donné l'ordre de faire l'eau et l'on s'en occupa tous les jours suivants. Les frégates allèrent faire la leur à Saint-Pierre. Les ordres emportés par Villeneuve lui prescrivant d'attendre à Fort-de-France, l'amiral, bien qu'il ait pensé dès le 21 mai à attaquer l'île de la Dominique, possession anglaise très voisine de la Martinique (2) qui parut trop bien défendue,

---

(1) *Archives de la Marine*, BB^iv, 230.

Rapport de Decrès.

Le vaisseau l'*Aigle*, la corvette la *Torche*, le brick l'*Argus* et six vaisseaux espagnols portant 1930 hommes de troupes rallient le vaisseau-amiral de Villeneuve, et l'escadre combinée se trouve composée comme il suit :

Bucentaure.
Formidable.
Neptune.
Indomptable.
Mont-Blanc.
Pluton.
Swiftsure.
Scipion.
Atlas.
Intrépide.
Berwick.
Aigle.
Hermione.
Cornélie.
Hortense.
Rhin.

Thémis.
Sirène.

Espagnole *Maddalena.*

Corvettes.. { *Torche.* *Nayade.* }

Bricks .... { *Furet.* *Argus.* }

ESPAGNOLS.

Argonaute	80 canons.
Raphaël.............	80 —
Terrible	74 —
Sirène..............	70 —
España...	64 —
América	64 —

En tout 29 voiles.

Troupes françaises de l'autre part..........	3,332 hommes.
Troupes espagnoles.....................	1,930 —
TOTAL.............	5,262 hommes.
A défalquer malades d'après la situation du 26 mai..............................	174 —
RESTE.............	5,088 hommes.

(2) *Archives de la Marine*, BB^iv, 230.

Aug. Ernouf, capitaine général de l'ile de la Guadeloupe.

21 mai.

Général,

J'ai reçu la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'écrire ; le général Lauriston, qui

ou celle de Sainte-Lucie, ne se décida que le 28 mai, après quatorze jours d'inactivité, à entreprendre une petite opération.

Résolu à attendre l'escadre de Brest jusqu'au 22 juin, date fixée par ses instructions, et comptant alors se porter, non pas à la « baie de Saint-Yago » aux Canaries, comme l'avait écrit Decrès, puisque cette baie n'existait pas, mais bien à « l'île de Saint-Yago » dans le groupe des îles du Cap-Vert, il était inquiet par l'annonce de l'approche d'une « forte escadre » qui avait paru vers Saint-Thomas et Porto-Rico (1).

Cette escadre était celle de Cochrane, forte de six vaisseaux. Partie de devant le Ferrol, elle avait passé le 4 mars (2) devant Lisbonne; puis elle se porta sur la Jamaïque et y laissa quatre vaisseaux. Les deux autres devaient plus tard ralier Nelson à la Barbade.

On se souvient que tout dans les instructions du 2 mars était subordonné à la jonction avec Ganteaume. Si cet amiral n'arrivait pas avant quarante jours, Villeneuve et Gravina devaient aller faire croisière aux Canaries. Rien ne les autorisait encore à penser que leur mission dût se combiner avec la grande opération de descente en Angleterre.

En attendant l'escadre de Brest, aucune opération n'était prévue ; et c'était de la part de Villeneuve faire preuve d'une grande initiative que de tenter une entreprise contre une des possessions anglaises. Pour la préparer, Lauriston partit le 22 mai avec deux frégates pour aller chercher des troupes à la Guadeloupe (3). Le 25, il était de retour sans avoir fait de rencontres fâcheuses, et Villeneuve détacha les

---

se rend auprès de vous, vous dira des choses qu'il m'est impossible de marquer sur le papier. *J'ai le plus grand désir de marquer par quelque événement notre apparition dans ces mers;* la nature de ma mission m'empêche de m'écarter des parages de la Martinique ou de la Guadeloupe, vous en serez convaincu après avoir causé avec le général Lauriston ; mais je crois que ce serait bien entrer dans les vues de l'Empereur et faire une chose aussi avantageuse pour nos autres colonies, si nous mettions à profit le temps que je dois rester ici, en *nous emparant de la Dominique.....*

(1) Lettre de Villeneuve, en date du 21 mai, transmise par le brick le *Lynx*, et qui arriva à Paris, le 11 juillet. (*Registre de Correspondance de la Marine.*)

(2) *Correspondance de Napoléon*, 8582, 13 avril.

(3) *Archives de la Marine.* Colonies : Isle de la Martinique et dépendances, 1805. BB^iv, 233. Lettre de Lauriston.

frégates *Hortense*, *Hermione* et *Thémis* « pour croiser au vent des îles anglaises (1) et obtenir des renseignements ».

« Ici, disait-il, il n'arrive rien et je ne sais absolument « rien de ce qui se passe. Je ne me crois pas autorisé à déta- « cher des vaisseaux dans la circonstance actuelle, et vu « l'importance des mesures prises par le gouvernement, j'ai « espéré qu'à tout événement vous ne désapprouveriez pas « que j'aie détaché des frégates pour nuire au commerce de « l'ennemi, utiliser leur séjour dans ces mers et procurer « quelques ressources à l'escadre et à la colonie par les « prises qu'elles peuvent faire. »

Ces trois frégates mirent à la voile le surlendemain 28.

Le 29 mai, Villeneuve décida d'enlever le petit îlot du Diamant situé à la pointe Sud-Ouest de la Martinique. « La conquête de cette roche si voisine de la Martinique était d'autant plus importante que l'ennemi, en l'occupant, avait ainsi toute la navigation de cette colonie (2). » Le *Pluton*, le *Berwick* et la *Sirène*, avec des chaloupes et des canots et 200 hommes de débarquement, furent chargés de cette opération (3).

Le lendemain 30, ces forces arrivèrent trop tard pour commencer l'attaque avant la nuit. Mais ce jour-là, un événement important vint modifier la situation de l'armée navale.

« *Ce même jour la frégate la* DIDON *arriva* de Lorient *en 26 jours* et est entrée avec les trois frégates qu'elle avait rencontrées (4). » Les ordres apportés allaient transformer complètement la mission confiée à Villeneuve.

Voici en effet ce qui s'était passé depuis le départ de Villeneuve.

---

(1) *Archives de la Marine*, BB^{IV}, 230. Lettre de Villeneuve du 26 mai.

(2) Rapport d'ensemble de Decrès sur les opérations de Villeneuve, 22 juillet 1805 (*loc. cit.*).

(3) Journal de Reille.

(4) *Ibid.*

Les nouveaux ordres à Villeneuve et le plan du 14-27 avril.

Le 3 avril, en recevant la nouvelle de la sortie de Toulon, Napoléon avait adressé à Ganteaume des ordres pressants pour hâter son départ de Brest et prescrit, une fois de plus, à la division du Ferrol de se tenir prête à prendre la mer dès qu'elle serait débloquée. Mais, dès le 11 (1), prévoyant que Ganteaume ne pourrait bouger, il commençait à préparer un nouveau plan tout à fait différent de celui du 2 mars. Il s'agissait d'envoyer à Villeneuve l'ordre de revenir en Europe sans plus attendre, de « doubler l'Irlande et de se présenter devant Dunkerque et Boulogne ». Deux jours plus tard, l'Empereur écrivait à Lauriston (2) : « Je fais partir le général Magon (alors à Rochefort) avec 2 vaisseaux et 800 hommes et, *si un mois après l'arrivée du général Magon, vous n'avez reçu aucune des frégates que je vous aurai expédiées et que l'amiral jugeât à propos et prudent de retourner en Europe, mon intention est que vous opériez votre retour sur le Ferrol. Vous y trouverez 15* (3) *vaisseaux français et espagnols tout prêts. Avec ces 35 vaisseaux, vous vous présenterez devant Brest où Ganteaume vous joindra avec 21 et avec cette force de plus de 50 vaisseaux, vous vous présenterez dans la Manche et me trouverez devant Boulogne. En attendant, illustrez votre expédition : prenez Sainte-Lucie si elle ne l'est pas ou toute autre île.....* ».

(1) Lettre à Decrès, datée de Lyon, 11 avril.
(2) Lettre à Lauriston, du 13 avril, de Lyon.
(3) Il y en avait onze seulement.

Le 14, le même ordre est rédigé pour Villeneuve, et le 17, il est expédié de Paris avec une lettre explicative de l'amiral Decrès.

Cette fois, la pensée intime de l'Empereur ne peut plus être dissimulée. Si, dans le plan du 2 mars, il a passé sous silence tout ce qui touche aux combats, cette fois plusieurs batailles sont certaines. Cela revient à dire *que la descente en Angleterre ne sera tentée que si de grandes victoires navales ont donné à la France unie à l'Espagne la domination de la mer au moins pour un moment.* C'est le complet renversement de toutes les données du problème tel qu'il a été jusqu'alors envisagé.

Il convient de remarquer la gravité de la tâche toute nouvelle confiée à ce moment inopinément à Villeneuve et aussi les conditions si singulières où l'amiral devait se trouver en les recevant. « Sans doute, disait Decrès, la Dominique est déjà en notre pouvoir, Sainte-Lucie doit y être déjà. » Que dut penser Villeneuve, dont les ordres étaient absolument muets sur ce point, et comment put-on plus tard lui faire un reproche d'être resté immobile à Fort-de-France alors qu'il devait y attendre Ganteaume ?

Une exigence si imprévue pour le passé n'était-elle pas faite pour troubler profondément celui qui avait en perspective une tâche aussi lourde ? Traverser de nouveau tout l'Atlantique, entrer au Ferrol probablement bloqué, prendre le commandement d'une armée considérable et, sans avoir eu le temps de lui donner la moindre cohésion, sans connaître même les vaisseaux qu'il devait rallier, se présenter devant Brest où se trouvait en permanence l'escadre principale des Anglais ! Comme Decrès devait plus tard le démontrer avec évidence, une grande bataille était alors certaine et il était presque sûr que Ganteaume ne pourrait y prendre part. Que trouverait-on devant soi ? Quels événements pourraient se produire à si longue échéance ? Quel rôle jouerait l'escadre de Nelson que Villeneuve pouvait s'attendre à voir apparaître d'un moment à l'autre ? Toutes ces questions durent se presser dans l'esprit de l'amiral et il eût été nécessaire d'avoir un caractère exceptionnellement trempé pour les envisager de sang-froid ?

Les instructions partirent de Rochefort le 1er mai, confiées

à l'amiral Magon, qui mit ce jour-là à la voile avec les deux vaisseaux l'*Algésiras* et l'*Achille*.

Mais entre temps, il s'était produit dans l'esprit de Napoléon une curieuse modification. De Lyon, l'Empereur s'était rendu en Italie. C'est à Stupinigi que commencent, à partir du 20 avril, à lui arriver des nouvelles sur ce qui s'est réellement passé depuis que Villeneuve a quitté Toulon. Croyant que l'erreur de Nelson serait de bien plus longue durée qu'elle ne devait l'être réellement, il écrit à Decrès : « Nelson a encore une fois pris le change et probablement fera un second voyage en Égypte. » Immédiatement il veut profiter de son éloignement pour faire passer à Cadix les six vaisseaux espagnols qui sont à Carthagène (1) et fait annoncer par les journaux qu'effectivement Villeneuve se rend en Égypte. Puis il prescrit de nouvelles opérations aux Antilles, pour la période considérable pendant laquelle il croit que Villeneuve sera libre de ses mouvements : « Qu'on prenne Saint-Vincent, Antigoa, la Grenade. Pourquoi ne prendrait-on pas la Barbade ? Je laisse à votre disposition d'envoyer des ordres pour reprendre Tabago ou la Trinité. » En conséquence, Decrès rédige le 29 avril une nouvelle instruction pour Villeneuve (2). « Nelson, lui dit-il, court après vous en Égypte..... Sa Majesté vous a envoyé l'amiral Magon..... Toutes les instructions que vous avez reçues jusqu'ici se sont toutes accordées sur ce point, que votre séjour aux îles du Vent devait être marqué par la prise des possessions anglaises ». (Rien n'était plus inexact, et, postérieurement, Decrès, lui-même, devait écrire de sa main sur la minute de cette lettre : « J'ai remarqué que cette phrase avait été mise à tort dans ma correspondance..... ».) « Avec les troupes que vous avez, Sa Majesté regarde comme très possible d'expulser les Anglais de toutes leurs colonies des îles du Vent. » Puis il ajoute cette phrase restrictive : « Toutes ces entreprises doivent être subordonnées au succès de l'opération essentielle qui doit couronner les armes de Sa Majesté. » Enfin, « si Ganteaume appareille, il expédiera

---

(1) Lettres à Talleyrand et à Decrès, 23 avril.

(2) *Archives de la Marine*, BB^{IV}, 230.

en avant son meilleur voilier pour vous prévenir de son arrivée, de façon..... que vous puissiez rallier toutes vos forces dans les dix jours qui suivront l'arrivée de ce bâtiment ».

Enfin à la réception d'une nouvelle lettre de Napoléon, Decrès ajouta à sa lettre, le 1er mai, un *post-scriptum :* « Les intentions de l'Empereur, dit-il, sont toujours les mêmes (*sic*) : soit que l'amiral Magon vous rejoigne soit qu'il ne vous rallie pas dans le délai exprimé par vos instructions, vous feriez toujours votre retour sur le Ferrol, parce que vous avez 18 vaisseaux et qu'il est impossible que l'ennemi en ait plus de 10 sur ce point lorsque vous y arriverez. »

Ces ordres, qui compliquent encore plus la tâche imposée à Villeneuve, partent, avec un duplicata de ceux que porte Magon, deux jours après lui par la frégate la *Didon*. C'est cette frégate qui arriva à la Martinique la première. Les vaisseaux de Magon n'apportèrent rien de nouveau, et c'est ainsi que, *le 30 mai, Villeneuve reçut les derniers ordres qui lui parvinrent avant sa rentrée en Europe* (1).

Les lettres qu'il adressa au ministre à ce moment, en se justifiant de ne pas avoir entrepris d'opérations contre les possessions anglaises, montrent aussi quelles difficultés il allait rencontrer (2).

« *La frégate la* Didon, écrit-il, *est arrivée avant-hier 10* « *(30 mai), elle m'a apporté votre dépêche du 9 floréal* « *(29 avril), à laquelle était joint un duplicata de celle du* « *27 germinal (17 avril) et de mes nouvelles instructions.*

« Je suis assurément au désespoir du retard qu'éprouve « l'arrivée de M. l'amiral Ganteaume, mais je n'ai pu lire « sans bien de l'étonnement le paragraphe de votre lettre « du 27 où vous me dites : *Toutes celles que vous avez reçues* « *jusqu'ici, Monsieur, se sont toutes accordées sur ce point* « *que votre séjour aux îles du Vent devait être marqué par la*

---

(1) Toute l'histoire si complexe des ordres successifs de Napoléon est simplement résumée ici. Elle a été donné *in extenso* dans le tome IV de l'ouvrage *Projets et tentatives de débarquement aux Iles Britanniques.*

(2) Lettres de Villeneuve, à bord du *Bucentaure*, 1er juin. *Archives de la Marine*, BBIV.

« *conquête des possessions anglaises, ou au moins par des*
« *expéditions qui anéantiraient pour longtemps la prospérité*
« *des établissements appartenant à l'ennemi.*

« *Comment ai-je pu trouver l'ordre de faire des expédi-*
« *tions contre les possessions ennemies dans des instructions*
« *qui me prescrivent, en arrivant à la Martinique, de rem-*
« *placer mon eau le plus promptement possible, de me tenir*
« *toujours en appareillage au premier signal qui me sera fait*
« *par l'amiral Ganteaume, qui doit passer et ne pas mouiller,*
« *de me faire nourrir des magasins de la colonie pendant le*
« *temps que je serais à la Martinique et que de l'exécution*
« *de ces mesures et du départ de l'armée navale dépendent*
« *les destins du monde*, lorsque, de son côté, le général
« Lauriston avait l'ordre de débarquer, en arrivant à la
« Martinique, la majeure partie de ses troupes et de son
« artillerie et des munitions de guerre. Tout cela est exé-
« cuté.....

« Je ne veux pas, par là, justifier mon inaction, mais vous
« faire connaître qu'elle m'était insupportable. Quoi qu'il
« en soit, dès que l'affaire du Diamant sera terminée, nous
« partirons pour attaquer soit Antigoa, soit la Barbade. Les
« dispositions sont prises pour embarquer l'artillerie et les
« troupes. »

Puis dans une seconde lettre écrite le même jour :

« *Je vous ai mandé combien il était fâcheux que mes ins-*
« *tructions précédentes, ne m'aient pas mis en mesure d'agir*
« *dès le moment de mon arrivée. Aujourd'hui tout est diffé-*
« *rent:* l'ennemi est sur ses gardes, il avait été prévenu,
« par la frégate le *Mercury, expédiée par l'amiral Orde et*
« *arrivée le 2 mai*, de ma sortie du détroit; elle m'avait pré-
« cédé de treize jours. Voilà, par conséquent, plus d'un mois
« qu'ils se préparent à notre visite. Cependant, nous allons
« nous mettre en mesure d'exécuter les ordres de l'Empe-
« reur.

« *Les intentions de Sa Majesté seraient que j'attende encore*
« *dans les colonies trente-cinq jours après l'arrivée du général*
« *Magon; mais, Monseigneur, je vous prie d'observer que*
« *l'état de mes vivres ne me permet pas absolument d'attendre*

« *un terme aussi reculé* (1) ; en effet, je suis parti de Toulon
« avec six mois de vivres pour environ 11,500 rationnaires
« composant les équipages de l'escadre ; les passagers ont
« porté ce nombre à près de 15,000, en sorte que mes six
« mois de vivres n'équivalent pas à quatre mois et demi. Quels
« que soient la bonne volonté et l'empressement du préfet
« colonial de la Martinique, il aura beaucoup de peine à me
« réunir la valeur d'un mois de vivres pour toute l'escadre,
« et ce sera excéder les facultés qu'il a à son pouvoir ; me
« voilà donc avec cinq mois et demi de vivres, à dater de
« mon départ de Toulon. Je ne puis pas entreprendre les
« opérations qui me sont prescrites à moins d'avoir, en
« partant d'ici, au moins deux mois et demi de vivres ; et,
« en calculant sur la marche pesante de l'escadre et sur les
« calmes qu'on éprouve en cette saison, trois mois ne seraient
« pas trop.

« Je suis parti de Toulon le 9 germinal, c'est-à-dire depuis
« deux mois et trois jours ; je ne puis plus compter, par con-
« séquent, de ce moment-ci, que sur trois mois et douze jours
« de vivres, et là-dessus je ne compte pas les déchets jour-
« naliers qui se trouvent par la vétusté des vivres, et nous
« allons entreprendre une opération ; mais je ne puis pas
« vous répondre que, suivant les événements, je ne sois pas
« obligé de quitter immédiatement après les Antilles par le
« défaut de vivres, et, dans ce cas, ce serait mon retour sur
« le Ferrol directement, ainsi que me le prescrivent mes
« instructions.....

« L'escadre espagnole est dans le même cas pour ses
« vivres et, depuis son arrivée à la Martinique, l'amiral
« Gravina a réduit la ration d'un quart, qu'il paye en argent
« comptant à ses équipages. »

En attendant, Villeneuve poursuivit l'expédition du Diamant, déjà entamée au moment où arrivaient les dépêches. Elle exigea trois jours de combat contre un adversaire de force tout à fait minime.

Le 31 mai au matin les vaisseaux désignés mis sous les ordres de Cosmao parurent devant la position. A la pre-

(1) A comparer à la lettre de l'Empereur du 30 avril. (Voir ci-dessous.)

mière volée, « la batterie du bas fut abandonnée et le débarquement se fit avec beaucoup d'ordre et de bravoure (1) ».

Les Anglais, retirés sur la cime et dans des cavités de rocher, firent pleuvoir une grêle de pierres et entretinrent une fusillade qui tua et blessa quelques hommes. On put néanmoins s'établir dans la batterie basse. Mais on ne put, faute d'échelles, se rendre maître de la hauteur. Le lendemain les vaisseaux canonnèrent encore le rocher, mais l'ennemi se cachant dans des grottes, les boulets ne pouvaient pas l'incommoder. Le 2 juin, quelques matelots et grenadiers parvinrent, par le moyen de cordes, à monter et à s'emparer d'une grotte où étaient les vivres de la garnison ; aussitôt elle mit le pavillon parlementaire et se rendit prisonnière. Sa force était de 128 hommes. La *Didon* ayant porté les ordres de rallier l'escadre, on rembarqua l'artillerie de campagne et 600 hommes du 84e; le 4 juin, les bâtiments qui étaient détachés au Diamant rentrèrent à Fort-de-France (2).

Le même jour arriva Magon avec les deux vaisseaux l'*Algésiras* et l'*Achille* et un renfort de 861 soldats (3).

Villeneuve se trouva donc commander une armée de 20 vaisseaux dont 14 français et 6 espagnols.

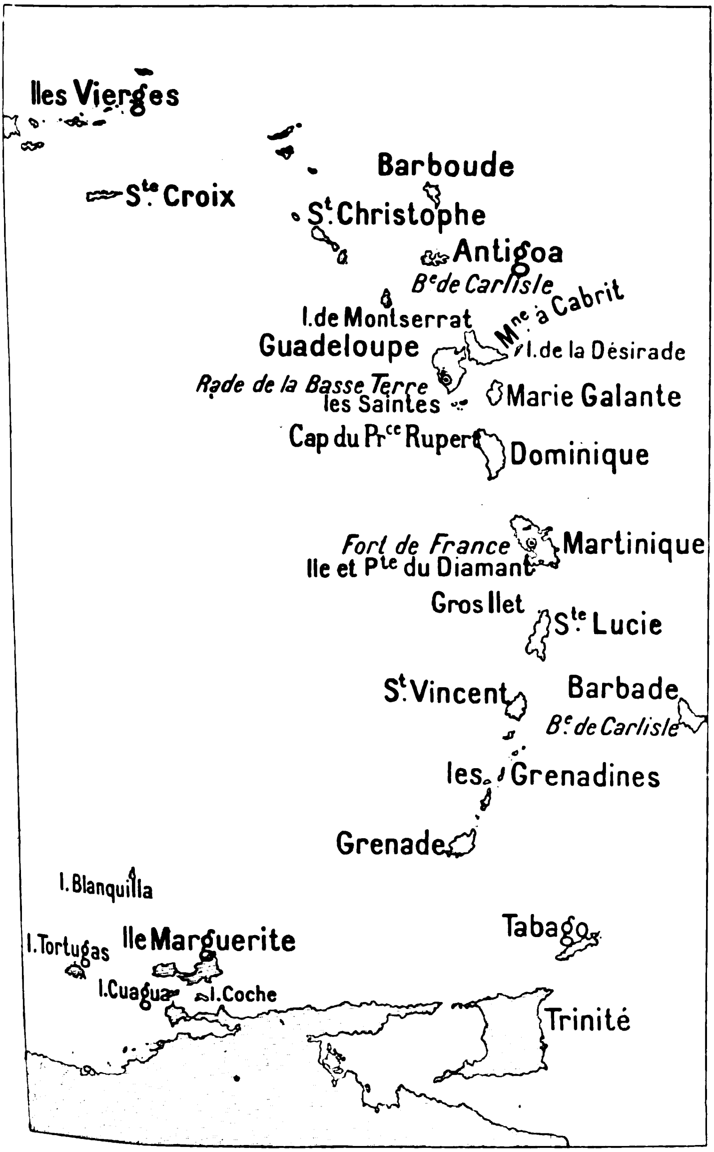
Par une singulière coïncidence, le 4 juin aussi, Nelson arrivait à la Barbade et y ralliait les deux vaisseaux de l'amiral Cochrane, depuis longtemps dans ces parages.

Parti du cap Saint-Vincent, le 11 mai au soir, Nelson était, le 14, à 38 lieues de Madère, d'où il écrivait : « J'aimerais bien mieux pour ma santé être allé en Angleterre..... On

(1) Journal de Reille.
(2) *Archives de la Marine*, BBIV, 230. Lettre de Villeneuve datée du 4 juin.
(3) *Dépôt.*

1re légion du Midi	50	hommes.
3e bataillon du Midi	185	—
3e bataillon colonial	78	—
26e de ligne	78	—
1er régiment suisse	171	—
1re demi-brigade suisse	200	—
2e demi-brigade helvétique	99	—
TOTAL	861	hommes.

CARTE DES PETITES ANTILLES.



Échelle : $\frac{1}{1.730.000}$.

ne pensera pas que c'est une partie de plaisir de poursuivre jusqu'aux Indes occidentales 18 vaisseaux, quand on n'en a que 10 avec soi. » La traversée se poursuivit sans incidents et avec une rapidité exceptionnelle à « raison de 135 milles par jour », soit 5 à 6 nœuds à l'heure..... parfois on atteignit la vitesse de 9 nœuds (1). Bien que le vieux vaisseau le *Superb* retardât l'escadre. Nelson comptait arriver à la Barbade le 3 ou le 4 juin (2). « J'espère, disait-il à cette occasion, que Cochrane va nous renseigner sur l'ennemi. Je crois toujours que son but est la Jamaïque, mais beaucoup opinent pour Surinam, la Trinité..... d'autres croient que les Français débarqueront des troupes à Saint-Domingue..... Ils avaient trente-cinq jours d'avance sur nous, nous en auront bien gagné quatorze sur la traversée. Ils seront donc arrivés dix-sept jours avant nous à la Martinique, où je pense bien qu'ils iront. Je ne jetterai pas l'ancre à la Barbade..... » En chemin, il avait rédigé un « plan d'attaque » ayant surtout pour objet de mettre ses capitaines en demeure d'agir de leur propre initiative sans attendre de signaux. « Si les deux escadres sont toutes deux décidées au combat, il y a peu à manœuvrer ; le moins sera le mieux, car on perd facilement un jour ainsi..... Le premier procédé consistera à percer la ligne ennemie en son centre, à revirer de façon, avec tout notre monde, à engager cinq ou six vaisseaux seulement, laissant l'arrière-garde ennemie maîtresse de faire ce qu'elle voudra..... Le second est de courir sur le vaisseau de tête, de telle sorte que l'ennemi ne puisse savoir si je passerai au vent ou sous le vent. Je ferai alors le signal d'engager l'ennemi sous le vent pour couper sa ligne à hauteur du sixième vaisseau..... courant grand largue, nous le couperons comme nous voudrons. Les vaisseaux de tête de l'ennemi, au moment où notre arrière-garde arriverait par le travers du vaisseau d'avant-garde, seraient coupés, et notre avant-garde ne pourrait éviter des avaries. Je ferai donc virer notre dernier vaisseau, puis tous les autres l'un après l'autre pour conti-

(1) Mahan.
(2) Lettre au capitaine Keath, du *Superb*, datée du 27 mai.

nuer le combat soit avec le vaisseau de tête, soit avec le second, suivant celui qui paraîtra le plus éprouvé..... Les autres vaisseaux ennemis seront assez loin sous le vent pour qu'après avoir écrasé les cinq ou six premiers, nous ne nous soyions pas mis en état de les recevoir..... Il n'y a pas de signaux à faire pour de pareils mouvements, si chacun est résolu à faire son devoir..... »

Le 3 juin, à 8 heures du matin, on apprit positivement, par deux bâtiments de commerce, la présence de l'escadre française aux Antilles. Le lendemain, à 6 heures du matin, on était en vue de la Barbade, et les vaisseaux mouillèrent à 4 h. 30 du soir dans la baie de Carlisle. Là se trouvait l'amiral Cochrane avec le *Northumberland*, et bientôt après arrivait son second vaisseau le *Spartiate*.

Le retour en Europe.

Villeneuve ne perdit pas de temps pour se mettre en mouvement.

Le 5 juin, à 5 heures du matin, après avoir embarqué 796 hommes fournis par le capitaine général de la Martinique, il partit pour la Guadeloupe, où Lauriston l'avait précédé pour prendre 800 hommes d'infanterie en plus des 8,000 déjà embarqués (1).

Le 6 juin, on passa sous le vent de la Dominique; et l'on reconnut dans la Grande Anse une frégate, une corvette et une vingtaine de bâtiments de commerce qui s'y étaient réfugiés sous la protection du *Morne à Cabrit.* Cette position, formée par deux mamelons couronnés chacun par un ouvrage, et séparée de l'île par un marais, paraissait assez forte et était le réduit de la défense. On arriva à 3 heures après-midi devant la Basse-Terre de la Guadeloupe, et l'on prit à bord de différents vaisseaux 700 hommes de troupe et des pilotes. Deux frégates qui, la veille, avaient pris un corsaire anglais de 26 canons, 120 hommes d'équipage ayant rejoint, à 9 heures du soir, l'armée fit route au Nord (2).

On s'expliquerait difficilement ce désir de Villeneuve d'augmenter son corps de débarquement déjà trop nombreux pour les vaisseaux encombrés, si à ce moment l'intention de l'amiral n'avait pas été d'attaquer une des îles anglaises.

Le total des troupes embarquées était alors de 8,600 hommes.

---

(1) *Archives de la Marine*, BB^IV, 233. Lettre du général Enouf, capitaine général de la Martinique.

(2) Journal de Reille et rapport d'ensemble de Decrès, daté du 22 juillet.

Pourtant après avoir négligé d'enlever la Dominique, il allait aussi épargner Antigoa, pourtant sur son chemin.

Le 7 juin, en effet, la route continua au Nord, on passa la nuit sous le vent d'Antigoa, qui tira des coups de canon d'alarme, mais cette possession ne fut pas attaquée, bien que sa capture dut être facile.

Le lendemain, on fit plusieurs prises ;

L'escadre légère ayant donné la chasse à un petit bâtiment de guerre anglais put s'en emparer le soir. Le même jour, à 10 heures du matin, étant sous le vent de la Barboude, les vigies signalèrent un convoi de quinze voiles ; l'armée courut dessus et, après cinq heures de chasse, quatorze de ces bâtiments furent amarinés. Ce convoi, chargé de denrées coloniales, était parti la veille au soir d'Antigoa. On dut passer la nuit en panne pour rallier tous les bâtiments.

C'est à ce succès insignifiant que devait se borner Villeneuve ; les nouvelles qui lui parvinrent à ce moment allaient lui faire abandonner tout projet d'attaque contre les colonies anglaises et prendre une décision qui eut sur les opérations ultérieures une grave influence.

On apprit en effet par les prisonniers l'arrivée à la Barbade de l'escadre anglaise de la Méditerranée, avec Nelson et dont la force était évaluée à « douze ou quatorze vaisseaux et plusieurs frégates ». Villeneuve estima que « cette force, réunie à celle de l'amiral Cochrane, dispersée dans ces mers, suffisait pour balancer nos forces combinées, si même elle ne nous était pas supérieure, attendu la force des vaisseaux (1), *dont plusieurs sont à trois ponts.* « *Dans cet état de chose*, dit-il, *non seulement l'attaque de la Barbade, mais même toute autre entreprise sur les possessions ennemies, devenait impossible ; il ne nous restait plus qu'à retourner à la Martinique attendre, dans une inaction pénible et destructive de la santé des équipages, l'époque fixée pour effectuer un retour en Europe. Mais les vents étaient au Sud-Ouest*, la chasse du convoi nous avait écartés beaucoup sous le vent, *il nous fallait peut-être dix jours pour regagner la Martinique et*

(1) *Archives de la Marine*. BB^iv, 230, 221. Lettre de Villeneuve, datée du 11 juin, en mer.

probablement courir les chances d'un combat, après lequel nous n'eussions trouvé aucun moyen de nous réparer; *et dans la supposition même d'une victoire, l'escadre, dans l'impossibilité d'effectuer son retour en Europe, serait restée à charge à nos colonies* qui n'auraient pu subvenir à sa subsistance et à son entretien. Dans cette perplexité, *je voulus en conférer avec l'amiral Gravina. Je le trouvai abonder dans le sens de la nécessité d'effectuer immédiatement notre retour sur le Ferrol, y faire notre jonction et donner suite au but principal de notre destination.* Il ne put même être détourné par la possibilité qui pouvait exister encore de l'arrivée de l'amiral Ganteaume, dont le départ ne devait être arrêté (1) que le 10 de mai. *Dans cette hypothèse, même quelque peu probable qu'elle fût, notre opération était encore bonne en ce que nous avions dès lors la certitude de ne rencontrer aucune force devant Brest, et la suite de notre mission en devenait plus facile.* Le général Gravina était particulièrement excité par la considération de l'état de ses équipages qui, déjà extrêmement faibles, étaient journellement diminués dans les colonies par la maladie et par la désertion. *Je me suis déterminé donc, pour le plus grand intérêt de l'État, à faire route pour l'Europe.* »

Si les circonstances donnèrent raison à Villeneuve en ce sens que Ganteaume ne dut pas venir aux Antilles, si même on doit reconnaître que son retour anticipé pouvait paraître conforme à l'esprit des instructions apportées par la *Didon*, on ne saurait excuser l'abandon, avant la date fixée, du poste assigné pour la jonction des escadres, surtout alors que le principal motif de cette décision était la crainte de livrer un combat avec 20 vaisseaux contre 12.

D'autre part en quittant les Antilles bien avant le terme fixé par les dernières instructions, puisqu'au lieu de partir un mois après l'arrivée de l'amiral Magon, c'est-à-dire le 4 juillet, Villeneuve mettait à la voile le 11 juin, l'amiral donnait à toutes les combinaisons que devait édifier plus tard Napoléon une base résultant d'une connaissance erronée des dates, et les chances parfois si restreintes des jonc-

(1) Mot douteux dans le texte.

tions poursuivies ultérieurement s'en trouvèrent gravement diminuées.

Quoi qu'il en soit, dès le 10 juin, les troupes empruntées aux colonies étaient embarquées sur les frégates l'*Hortense*, l'*Hermione*, la *Didon* et la *Thémis*, qui avaient l'ordre « de rallier l'escadre aux Açores, à vue de (1) ....., après avoir débarqué ces soldats à la Guadeloupe, et les vents, continuant à souffler du Sud-Est, l'armée fit route au Nord-Nord-Est ».

Si Villeneuve évitait ainsi une rencontre avec Nelson, rencontre qui, on va le voir, était probable, il allait gravement exposer les troupes si inutilement enlevées à la défense des colonies, en les renvoyant sur de simples frégates, dans des parages où il ne se risquait pas à aller avec le gros de ses forces, par crainte d'un combat. On va voir, en effet, par quelle chance inespérée les frégates échappèrent à l'escadre de Nelson.

A son arrivée à la Barbade, cet amiral y avait trouvé la lettre suivante :

Sainte-Lucie, 29 mai, 11 heures du matin.

Le brigadier général Brereton (2) *au lieutenant général Myers* (3).

« Je reçois à l'instant un rapport du côté du vent de Gros-
« Ilet (4) annonçant que l'ennemi, fort de 28 voiles, est
« passé hier soir. Sa destination doit être la Barbade ou la
« Trinité. »

Comment un renseignement si absolument inexact à cette date put-il être envoyé? Tout ce qu'avait fait Villeneuve avait été, le 28, d'envoyer trois de ses frégates croiser au vent des îles Anglaises (5), mais de trois frégates à vingt-huit voiles, il y a loin. Toujours est-il que la précipitation de Nelson à

(1) En blanc dans le texte.
(2) Commandant de Sainte-Lucie.
(3) Commandant en chef des forces de la Barbade et des îles sous le Vent.
(4) Pointe Nord-Ouest de Sainte-Lucie.
(5) Voir ci-dessus.

accueillir cette fausse nouvelle l'attira dans une direction tout à fait erronée.

« Il n'y a de doute, écrit-il à l'Amirauté, ni pour les géné-
« raux, ni pour les amiraux, que l'ennemi va attaquer
« Tabago ou la Trinité. Bien que je sois fort pressé d'atta-
« quer leurs 18 vaisseaux, comme sir Williams Myers m'a
« offert 2,000 hommes, je ne puis refuser une si gracieuse
« proposition. »

Le retard causé par cet embarquement fit lever l'ancre le 5 juin seulement, à 9 h. 30 du matin; *on avait le cap au Sud*, et Nelson était si assuré d'une rencontre, qu'à 2 heures du soir, il ordonna le branle-bas de combat. Le lendemain, à 5 h. 30 du soir, en vue de *Tabago*, *un shooner signala que l'ennemi était à la Trinité*. En y arrivant le 7; à 5 heures du soir, Nelson n'y trouva personne (1). Il était donc joué une fois de plus.

Le 8 seulement, il reçut la nouvelle, exacte cette fois, de la prise du Diamant par les Français : le capitaine Maurice, qui avait capitulé, annonçait « que l'escadre française était
« toujours à la Martinique et que le commodore français (*sic*)
« lui avait dit que l'escadre du Ferrol, forte de 6 vaisseaux
« français et 8 espagnols, était arrivée à Fort-de-France le
« 4 juin ». C'était, on l'a vu, la division de Magon, dont l'appoint se bornait à deux vaisseaux; mais quelque inquiétante que fût cette rumeur, Nelson ne s'en troubla point.

« Je doute fort, écrit-il, de l'arrivée de l'escadre du
« Ferrol, car on ne peut entrer ou sortir de Fort-Royal
« (Fort-de-France) sans être vu du Diamant. Mais quelque
« forts qu'ils puissent être, ils ne feront pas impunément de
« grandes attaques. Mes forces sont compactes, les leurs sont
« peu maniables. C'est un joli violon, mais je doute que
« Villeneuve ou Gravina sache en jouer. »

---

(1) D'après Clarke et M. Arthur, la fausse nouvelle donnée par le shooner de Tabago s'expliquerait ainsi : Un négociant de cette île, particulièrement anxieux de savoir si les vaisseaux de Nelson étaient amis ou ennemis, avaient envoyé son employé sur un shooner à la rencontre de l'escadre. Il arriva que le signal fait par le shooner correspondit justement à la réponse « oui » faite à la question posée : « Les Français sont-ils à la Trinité ? »

Le capitaine d'un brick américain, sans doute avec une intention hostile, annonça aussi que, quelques jours plus tôt, il avait rencontré la flotte française près de la Grenade, se dirigeant vers la Trinité.

Très audacieusement, Nelson mit le cap au Nord ; le 9, il était à Grenade, où il apprit du général Maitland que tout était tranquille dans cette île, ainsi qu'à Saint-Vincent et à Sainte-Lucie, et que, le 4, l'ennemi était encore à la Martinique. A 1 heure du soir, le capitaine Champain du *Jason* lui apporta la nouvelle à peu près exacte, que le 6 juin, l'ennemi, fort de 18 vaisseaux, 6 frégates, 3 bricks et 2 shooners, avait passé par le travers de la pointe Rupert (1) et que, le soir, il était à hauteur des Saintes (2), faisant route au Nord. « Nous verrons, dit Nelson à ce moment, si l'ennemi « veut attaquer Antigoa ou Saint-Christophe, ou retourner « en Europe. Je réglerai mes mouvements d'après mon « propre jugement, car j'ai été trop souvent trompé par de « faux renseignements. »

Le 12, à 6 heures du soir, l'escadre anglaise était à 7 ou 8 lieues d'Antigoa ; à sept heures du soir, elle mouillait à Saint-Jean, où les troupes étaient débarquées. L'avant-veille, Villeneuve était encore dans ces parages, ses quatre frégates ramenant les troupes à la Guadeloupe et à la Martinique, n'avaient échappé aux vaisseaux anglais que par l'heureuse chance qui les avait dirigées au vent des îles, tandis que l'ennemi passait sous le vent.

Les nouvelles que trouva Nelson furent d'abord vagues et peu satisfaisantes ; on lui apprit successivement que Villeneuve avait passé le 8 à la Guadeloupe, faisant route sur Antigoa, puis qu'il était passé au vent de cette île ; enfin, qu'il débarquait ses troupes à la Guadeloupe.

Si vraiment les renseignements reçus le 12 se bornent à ce qui vient d'être dit et qui résulte de la correspondance de l'amiral et des assertions de son panégyriste Mahan, Nelson donna cette fois la preuve d'une admirable clairvoyance. Discernant immédiatement que les alliés devaient retourner en Europe, il détacha le même jour le brick le *Curieux* pour en donner avis en Angleterre. Cet envoi, si rapidement décidé, eut, on le verra plus loin, les plus importantes conséquences. Lui-même se résolut à traverser de nouveau l'océan Atlantique.

(1) Nord-Ouest de la Dominique.
(2) Ilots au sud de la Guadeloupe.

Il s'en faut de beaucoup, cependant, que Nelson puisse être considéré comme ayant deviné le plan de Napoléon. Si, en mettant à la voile, comme il le fit le 13, avec l'intention de gagner les alliés de vitesse et d'arriver avant eux en Europe, il faisait avorter la combinaison impériale en ce sens qu'il ne restait pas en Amérique comme on l'espérait, il se trompa sur les projets de Villeneuve. « Mon opinion, « écrit-il le 12 (1), est que les Espagnols vont à la Havane et « les Français à Cadix ou à Toulon. Je donne la préférence « au second de ces points, car ils vont se figurer qu'ils pour- « ront aller *en Égypte* tout à leur aise. »

Son intention formellement exprimée était (2) de mouiller à Lagos et de se joindre à Orde qu'il croyait commander la croisière devant Cadix (3). C'est le 17 seulement que l'idée d'une marche des alliés sur le Ferrol se présente à son esprit ; mais, le 18, à 200 lieues au Nord d'Antigoa, il déclare encore qu'il se rend dans la Méditerranée. Le lendemain, il apprend par le navire américain *Sally* que l'ennemi a passé, le 17, par 27°28 de lat. et 60°58 de long. Il n'en est pas à 80 lieues à son estime. « J'espère, écrit-il à l'Amirauté, rattraper les « Français avant qu'ils aient atteint *Cadix ou Toulon*. »

C'est à ce moment aussi que Nelson donne une nouvelle preuve de sa rare prévoyance. Une de ses frégates le quitte le 19 avec la mission de prévenir l'amiral qui croise devant le *Ferrol* d'avoir à se tenir sur ses gardes. Elle doit le rejoindre au cap Saint-Vincent (4). Une circulaire destinée à « tous les

---

(1) A sir John Bull.

(2) Lettre du 15 juin à lord Robert Fitzgerald.

(3) Il avait été remplacé par Collingwood après sa retraite précipitée devant Villeneuve.

(4) Une lettre d'un officier de l'escadre de Nelson précise la situation et l'état d'esprit de l'amiral et de son entourage. (*British Museum*, vol. n° 34930.)

Extrait d'une lettre d'un officier de l'escadre de Nelson.

19 juin, par latitude 28° N., longitude 58° O.

« Vous ne serez pas peu surpris d'apprendre si vite après réception de la lettre que porte le *Curieux*, que notre escadre est sur la route du retour..... A Saint-Jean, lord Nelson a appris que l'ennemi avait passé près de l'île quatre jours avant notre venue, cinglant au Nord, renseignement confirmé par le schooner *Nettley* qui naviguait avec le riche convoi de 14 navires dont l'ennemi s'est emparé. Le retour en Europe nous a aussi été confirmé par un Américain qui l'a vu il y a deux jours devant nous, si bien que nous

« capitaines des bâtiments de Sa Majesté croisant aux « Antilles et qui n'ont pas une mission plus importante à « accomplir » contient les mêmes avis.

« Croyant que la flotte ennemie retourne en Europe, mais « ne sachant pas si elle se dirige sur le Ferrol ou sur Cadix, « je vous prie instamment de passer au large du Ferrol avec « le présent avis destiné à l'amiral commandant la croisière « devant ce port, afin qu'il soit sur ses gardes contre une « attaque de l'ennemi en forces supérieures. »

De fait, comme on va le voir, l'amiral en question, Calder, fut prévenu à temps et bien avant l'apparition de l'ennemi (1).

Le 30 juin, Nelson prit une nouvelle précaution :

« Comme il est de la dernière importance, écrivit-il au « capitaine Sutton, de l'*Amphion*, que je sache le plus tôt « possible si l'ennemi est entré dans la Méditerranée, vous « partirez sans perdre un moment pour Tanger et saurez du « consul anglais si l'ennemi a passé le détroit ou est allé à « Cadix..... Vous tiendrez secrète mon approche..... Je vous « retrouverai de sept à seize lieues à l'Ouest du cap Spartel. « Si vous apprenez que je suis parti à la suite de l'ennemi, « vous me suivrez..... »

En outre, l'*Amazon* dut prendre les devants vers le cap Saint-Vincent et Cadix. Mais ce fut seulement le 13 juillet que cette frégate fut détachée. Le 1er juillet, l'escadre arriva à 175 lieues des Açores, où elle fut prise par des calmes; le 8, elle était encore à 17 lieues de l'île Saint-Michel, le 13, à 183 lieues du cap Saint-Vincent, le 18 à 12 lieues du cap Spartel. Le 19, elle jetait l'ancre à Gibraltar, où se trouvait déjà l'*Amazon*. Mais ni à Gibraltar, ni à Cadix, on n'avait connaissance de l'escadre alliée.

---

ne les manquerons plus. L'arrivée soudaine et inattendue de notre escadre a sans doute empêché les alliés de nuire à nos colonies; néanmoins, ils ont pu obtenir un sérieux résultat, celui d'augmenter de 10,000 hommes les forces de leurs îles. *L'opinion dominante est qu'ils vont à Toulon afin d'y prendre des troupes destinées à l'Egypte. On va envoyer un sloop et une frégate à Gibraltar et à Lisbonne et j'en conclus que nous resterons au cap Saint-Vincent jusqu'à plus ample informé. Ensuite, je ne sais; mais il nous faudra absolument faire de l'eau quelque part.* »

(1) Mahan. « Ces nouvelles furent à la fois dirigées sur Lisbonne et sur Gibraltar. »

Au moment de l'arrivée de Nelson, la répartition des forces anglaises dans ces parages est la suivante :

Devant *Cadix*, Collingwood avec 4 vaisseaux : *Dreadnought*, *Mars*, *Colossus*, *Achilles;* les 2 frégates *Hydra*, *Endymion* et 1 brick. Un des vaisseaux est à ce moment détaché au cap Spartel.

Devant Carthagène, Bickerton avec 4 vaisseaux : *Queen*, *Tonnant*. *Minotaur*, *Bellerophon*, 3 sloops et 2 bricks.

Dans la Méditerranée, à Malte, Naples, Constantinople et les côtes de Sardaigne, il y a encore 2 vaisseaux, 4 frégates et plusieurs bâtiments légers.

C'est un total de 36 voiles, dont 9 vaisseaux de ligne, 1 vaisseau de 50 et 10 frégates (1).

Avec l'escadre de Nelson, on allait se trouver de ce côté prêt à tout événement.

On a vu qu'une fois de plus Nelson était revenu à son idée favorite, celle d'une opération contre l'Égypte projetée par Napoléon et qu'ainsi il se trompait gravement sur le plan d'opérations des Franco-Espagnols. Mais si le choix de Gibraltar comme point d'atterrissage ne devait pas mettre Nelson sur la route de Villeneuve, il n'est que juste de remarquer que seule la Méditerranée étant libre d'escadres anglaises, Nelson était fondé à venir en barrer l'entrée.

En revenant d'Amérique, Villeneuve ne pouvait que se porter de ce côté ou à Cadix, ce qui revenait au même, ou au Ferrol comme il le fit, ou enfin vers Brest. Or Calder était prévenu et devait être en mesure de résister, et sous Ouessant, Cornwallis était pourvu de moyens suffisants pour lutter à égalité de forces contre l'escadre combinée, si elle venait de ce côté.

Il restait à la vérité une hypothèse, envisagée d'abord par Napoléon et à laquelle avait été substitué le plan beaucoup plus compliqué alors en cours. C'eût été qu'au retour des Antilles, Villeneuve et Gravina entrassent directement dans la Manche. S'ils l'avaient tenté, les événements eussent pu être bien différents.

En tout cas, on ne saurait reprocher aux deux amiraux

---

(1) *British Museum*, vol. 34930.

français et espagnol de ne pas l'avoir opéré dans ce sens puisque tels n'étaient pas les ordres qu'ils avaient reçus et, quant à Nelson, s'il se trompa sur la route suivie par ses adversaires, il discerna nettement que, commandant les forces de la Méditerranée, c'était à lui qu'incombait la garde de cette mer.

C'est à l'amiral Collingwood que revient en réalité l'honneur d'avoir vraiment compris et exposé, sinon le plan de Napoléon, au moins la manœuvre d'ensemble :

« Je crois, écrit-il le 18 juillet, que la flotte combinée va « débloquer le Ferrol malgré Calder, traverser le golfe de « Gascogne, joindre l'escadre de Rochefort et apparaître « sous Ouessant avec 34 vaisseaux pour y rallier 20 autres « vaisseaux. L'amiral Cornwallis, en rappelant ses détache- « ments, en aura 30 ou davantage (1)..... »

Et le lendemain il ajoute :

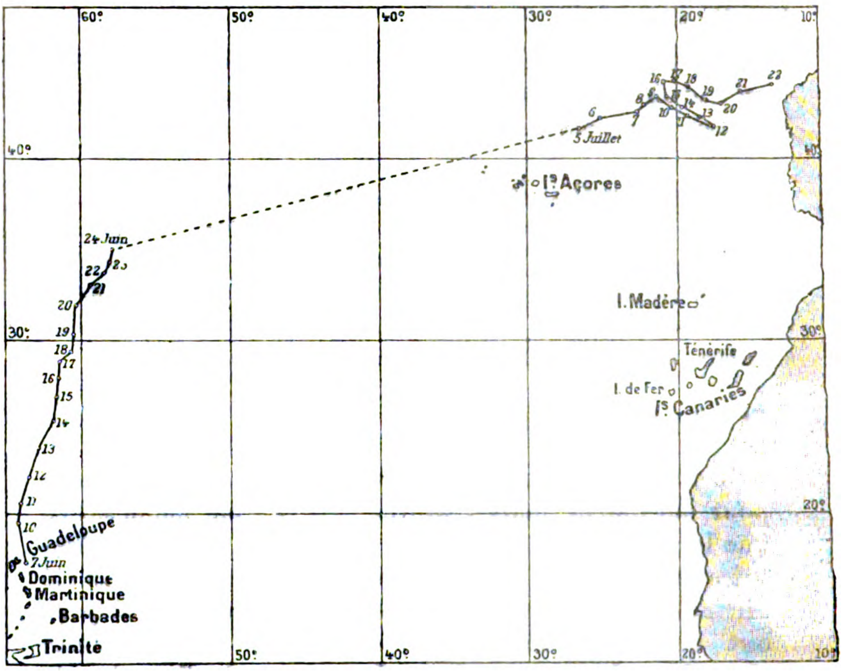
« Je suis convaincu que la diversion aux Antilles n'avait « pour but que de nous y attirer..... Je me fonde sur ce « que le gouvernement français a toujours de grands des- « seins et néglige les petites choses. Son but a toujours été « l'invasion de l'Irlande. La fuite aux Antilles n'avait pour « but que d'y attirer nos escadres qui sont le grand « obstacle à leurs opérations. Le retour de l'escadre de « Rochefort m'a confirmé dans cette idée. Ils vont rallier les « forces du Ferrol qui, ainsi que me l'annonce Calder, com- « mencent à se remuer, ramasser la division de Rochefort « qui est prête, à ce qu'on me dit, ce qui leur donnera plus « de 30 vaisseaux et sans approcher d'Ouessant ni de la flotte « de la Manche, gagner l'Irlande. L'escadre de la Manche « devra envoyer des détachements pour protéger l'Irlande, « alors la flotte de Brest. forte de 21 vaisseaux, partira, soit « pour un autre point de l'Irlande, soit pour la Manche, « avec une force qu'on n'aura peut-être jamais vue dans « ces parages. »

---

(1) Citée par Mahan.

L'absence de l'ennemi dans les parages de Gibraltar aurait dû, semble-t-il, non moins que les lettres si remarquables

ITINÉRAIRE DU RETOUR DE VILLENEUVE.



de Collingwood, ouvrir les yeux de Nelson sur les dangers que pouvaient courir, soit la croisière de Cadix, soit Calder devant le Ferrol, soit Stirling devant Rochefort, et l'on ne comprendrait pas qu'il n'ait pas dès ce moment effectué sa jonction avec l'un de ces trois groupes, si l'extrême fatigue de ses équipages, l'apparition du scorbut, le besoin d'eau et de vivres frais n'avaient pas exigé un peu de repos après cette longue période d'agitation. Le 21, Nelson est encore à Gibraltar, où il appele Bickerton, que les ordres de l'Amirauté maintiennent avec sa division devant Carthagène ; le 21, il jette l'ancre à Tetuan.

Ce jour même, Villeneuve se heurtait à l'escadre de Calder devant le Ferrol.

Ce fut par une chance remarquable que ce dernier amiral put recevoir le choc avec des forces assez grandes pour éviter un désastre.

« Le brick *Curieux*, que Nelson avait dépêché en Angle-
« terre la veille de son départ d'Antigoa, avait rencontré
« l'escadre alliée le 19 juin, à 900 milles N.-N.-E. d'An-
« tigoa..... Après l'avoir observée, le capitaine anglais
« avait fait force de voiles et avait gagné Plymouth le 7 juil-
« let..... Le 9, à l'aube, la nouvelle du retour en Europe
« de Villeneuve était entre les mains de l'Amirauté. Le jour
« même partait l'ordre enjoignant aux escadres de Roche-
« fort et du Ferrol de se réunir et de se porter à 100 milles
« à l'Ouest du cap Finistère. »

Dès le 15, Calder avait connaissance de cette importante nouvelle (1). « Je m'efforcerai, écrit-il à Collingwood, de ne pas me laisser surprendre et, dans la mesure de mes forces, d'empêcher l'escadre combinée de rallier les forces du Ferrol. C'est, à mon avis, leur intention, pour ensuite se rejoindre à la division de Rochefort (2). » Le 12, Stirling a reçu l'ordre de le rallier avec ses 5 vaisseaux, la frégate *Égyptienne* et le lougre *Nile*. Le 15, la jonction est faite et Calder, conformément aux ordres de Cornwallis, datés du 11 (3), se porte avec 15 vaisseaux à 30 lieues à l'Ouest du cap Finistère, prêt à empêcher l'escadre de Villeneuve d'entrer au Ferrol. Quatre jours plus tard lui parviennent de Lisbonne les nouvelles que Nelson y avait adressées juste un mois auparavant.

Le 22, l'escadre de Villeneuve et Gravina était en vue.

---

(1) Lettre à l'Amirauté, 20 mai. *British Museum*, 34958.

Nelson à Collingwood.

20 juillet.

Le sloop *Martin* est arrivé ce matin, et comme le capitaine Savage dit que le shooner *Pickle* a quitté la flotte avant lui pour..... (illisible), je crains qu'il ne lui soit arrivé quelque accident. Je serai à Tetuan le 21 et en vingt-quatre heures je serai prêt à repartir.

(2) Sir Robert Calder à Cornwallis, datée du 15 juillet. (Leyland, *Blocus de Brest*.)

(3) Apportés par l'*Égyptienne*. (Leyland, *Blocus de Brest*.)

L'escadre de Rochefort.

Avant de raconter la bataille du 22 juillet, il convient de revenir en arrière et de montrer par quelle singulière coïncidence la grave détermination prise par Villeneuve de revenir en Europe bien avant le terme fixé par les seuls ordres qu'il ait reçus, se trouva être précisément ce que Napoléon voulait qu'il fît.

Dès le 30 avril, l'Empereur s'apercevait que le délai de 35 jours pendant lesquels Villeneuve devait rester aux Antilles après l'arrivée de Magon aurait les plus graves inconvénients pour l'exécution des opérations ultérieures (1). Une fois arrivée au Ferrol à l'époque fixée, l'armée combinée n'aurait plus qu'un mois de vivres. En outre, si Ganteaume partait de Brest après le 20 mai, il ne trouverait plus Villeneuve aux Antilles. Il fallait donc prévoir la réunion générale aux Canaries ou ordonner à Villeneuve d'aller débloquer Brest.

Ce fut à ce dernier système que l'Empereur, augmentant toujours ses exigences, finit par s'arrêter. Ganteaume eut l'ordre, s'il n'était pas parti le 20 mai à minuit, d'attendre d'être débloqué.

Quant à Villeneuve, il devait retourner en Europe le plus tôt possible, opérer sa jonction avec l'escadre du Ferrol, débloquer Missiessy à Rochefort, où l'on comptait qu'il finirait par arriver, et se réunir à Ganteaume, à Brest, « en évitant le combat, ou, si vous y êtes contraint, en s'arrangeant pour qu'il ait lieu le plus près possible de Brest ». Au besoin, s'il peut éviter l'armée de Cornwallis, il est autorisé

---

(1) A Decrès, 30 avril. — 8659.

à doubler l'Irlande et à aller au Texel. « Le but principal de toute l'opération est de nous procurer pendant quelques jours la supériorité devant Boulogne. » Enfin, et ceci doit être signalé tout particulièrement, si Villeneuve ne réussit pas, il ira à *Cadix*.....

Cette lettre, expédiée le 15 mai, de Nantes, par la frégate la *Topaze*, ne put être remise à Villeneuve, déjà parti pour l'Europe lorsque la *Topaze* atteignit la Martinique.

Il en fut de même de l'annonce expédiée en triple expédition, les 21 et 23 mai, du non-départ de Ganteaume par les navires *Président*, *Néarque* et *Département-des-Landes*.

Ainsi Villeneuve continua à ignorer que la décision qu'il avait prise se trouvait être si singulièrement conforme aux desseins de l'Empereur.

Sur ces entrefaites, Missiessy était enfin rentré à Rochefort. Cette nouvelle, prévue depuis longtemps et impatiemment attendue, détermina chez l'Empereur un curieux revirement.

Contrairement aux idées exprimées dans la lettre qui vient d'être expédiée à Villeneuve, Missiessy reçoit l'ordre de repartir immédiatement pour la Martinique pour essayer de se joindre à l'escadre combinée. Si celle-ci est déjà partie, Missiessy sera libre de ses manœuvres, mais cherchera à enlever la Dominique (1).

Ces instructions sont à peine expédiées que l'Empereur, prévoyant sans doute que Missiessy ne pourrait se remettre immédiatement en mer, que de plus cet amiral aurait toutes chances d'arriver aux Antilles après le départ de Villeneuve, change une fois de plus la mission qu'il avait donné à l'escadre de Rochefort (2).

Si l'ennemi la bloque avec 5 ou 6 vaisseaux, c'est autant de moins pour la bataille « d'Ouessant », que Napoléon se décide enfin à considérer comme fatale ; si la croisière anglaise disparaît, la division ira insulter les côtes d'Irlande, puis du 10 au 15 messidor (29 juin au 3 août), croiser au large du Ferrol et y rallier Villeneuve au moment de son arrivée.

---

(1) Lettre à Decrès, du 23 mai. (*Archives de la Marine*, BB^{IV}, 227.)
(2) A Decrès, 29 mai. (*Correspondance de Napoléon*, n° 8809.)

Ce plan ne prend corps définitivement que le 9 juin après de nombreuses tergiversations. A cette date sont rédigées les instructions destinées au capitaine Allemand, qui prend le commandement de l'escadre de Rochefort en remplacement de Missiessy fatigué et malade.

Du 4 au 9 juillet, Allemand doit se montrer sur les côtes d'Irlande, du 29 juillet au 3 août (10 au 15 thermidor) il attendra Villeneuve à 40 lieues à l'Ouest du Ferrol. En cas d'impossibilité, il se placerait par 46°,55 de latitude Nord et 9°,30 de longitude Ouest; enfin, si au 13 août (25 thermidor) il n'a pas de nouvelles, il ira à Vigo. Il peut néanmoins entrer à la Corogne, s'il s'aperçoit que ce port n'est pas bloqué.

Les chances que peut avoir la division de Rochefort de rejoindre l'armée navale, chances déjà bien précaires, vont être encore diminuées par l'initiative prise par Villeneuve de revenir un peu plus tôt qu'il n'est attendu, et rendues à peu près nulles par divers incidents.

Les instructions du 9 juin furent remises sous pli cacheté au capitaine Allemand qui ne devait en prendre connaissance qu'une fois en mer. Les réparations de ses navires, la nécessité de se réapprovisionner, non moins que la surveillance de l'ennemi, retinrent l'escadre en rade de l'île d'Aix. Tout à coup, le 15 juillet, la croisière anglaise disparaît et le 17 Allemand met à la voile.

Juste, ce jour-là, le Ministre lui envoyait l'ordre de ne plus chercher à sortir, car les dates fixées par ses instructions se trouvaient presque atteintes. En effet, il n'avait plus le temps matériel d'aller en Irlande avant d'être au rendez-vous.

L'escadre de Rochefort allait définitivement se trouver perdue pour les opérations d'ensemble.

Dès que l'Empereur apprit la sortie de la division Allemand (1), qui mettait une fois de plus à néant toutes ses combinaisons, il conclut de la disparition de l'escadre anglaise qui bloquait Rochefort au retour de Villeneuve dans les mers d'Europe. L'événement prouva qu'il avait raison; mais, de ce que l'armée de Cornwallis était restée quelques jours sans se montrer devant Brest, Napoléon déduisit que d'im-

(1) 20 juillet

portants détachements de cette armée avaient été envoyés vers le Ferrol, et même que le blocus de Brest était abandonné. En conséquence, il ordonna le 20 juillet à Ganteaume de mettre à la voile et, par un remarquable contraste avec ses instructions antérieures, il lui prescrivit d'attaquer si l'ennemi ne montrait pas plus de 16 voiles; dans le cas où l'ennemi se serait trop éloigné de Brest, Ganteaume devrait en profiter pour entrer dans la Manche.

Le moment où l'escadre de Brest aurait pu sortir était passé. Le jour même où il recevait cet ordre, Ganteaume revoyait l'armée de Cornwallis forte de 17 à 18 vaisseaux et, prenant à la lettre les ordres reçus, renonçait à partir.

A ce moment seulement, l'Empereur apprit que Villeneuve avait quitté le 5 juin la Martinique, poursuivi par Nelson, en outre que Calder, qui était devant le Ferrol, avait été considérablement renforcé.

La situation devenait donc tout à fait mauvaise: Ganteaume restait bloqué, Allemand était en mer sans qu'on sût bien où; quant à la date du départ de Villeneuve, elle fit croire que cet amiral n'avait reçu aucun ordre depuis qu'il avait quitté Toulon et que, par suite, se conformant aux instructions du 2 mars, il avait fait voile sur les Canaries, pour se rendre de là à Cadix.

Toute une série d'ordres rédigés le 26 juillet eurent pour but de remédier à ces contretemps.

Allemand devait trouver à Vigo l'avis, porté par le vaisseau le *Régulus*, expédié de Lorient que, « si Villeneuve n'avait pas paru le 3 août devant le Ferrol, il n'y a point de doute qu'il ait été croiser vingt jours à Santiago (Canaries) et que de là il doit se rendre à Cadix ». Allemand se rendra donc dans ce port.

Villeneuve trouvera à Cadix ou recevra aux Canaries par le même *Régulus*, l'ordre, après avoir rallié autant de forces que possible à Cadix, de pousser sur le Ferrol, de là sur Brest, et enfin dans la Manche. « Si vous me rendez maître pendant le seul espace de trois jours du Pas de Calais, avec l'aide de Dieu, je mettrai un terme aux destins et à l'existence de l'Angleterre. » Si Allemand n'était pas à Cadix, Villeneuve chercherait à le rallier devant le Ferrol.

Chose singulière, on paraît attendre Allemand à Vigo

le 3 août (15 messidor), alors que ses instructions lui prescrivent de ne pas s'y présenter avant le 13 (25 messidor). Enfin, apprenant que la croisière anglaise devant le Ferrol a disparu, Napoléon en conclut qu'elle est partie pour l'Amérique et prescrit à Gourdon de joindre Allemand et de se porter sur Cadix.

Rien de toutes ces suppositions, de tous ces ordres et contre-ordres, ne répondait à la situation et l'effet sur les événements de cette extraordinaire activité, fut nul.

Le combat du 22 juillet.

Pendant que les Anglais, prévenus, se préparaient à le recevoir, Villeneuve continait vers le Ferrol sa lente navigation.

« Le 13 (2 juillet), dit Reille, reconnu l'isle de Corvo (Açores) « et continué la route avec bon vent ; le 14 (3 juillet), donné « chasse et pris deux bâtiments, un corsaire anglais de « 49 hommes d'équipage et un bâtiment espagnol qu'il avait « pris depuis quelques jours et qu'il conduisait en Angleterre ; « le corsaire ayant essuyé quelques avaries a été coulé et la « reprise espagnole prise à la remorque. Ce bâtiment vient « de Lima et est très richement chargé.

« Les 15, 16, 17, 18, et 19 (4, 5, 6, 7 et 8 juillet), de faibles « brises d'O., fait route à l'E. 1/4 N.-E. Le 20 (9 juillet) « environ par les 20 degrés de longitude un coup de vent « de N.-E. a obligé l'armée de faire route au S.-O. étant « presque à la cape. Le 23 (12 juillet), viré de bord pour « s'élever à la latitude du Ferrol ; le 30 (19 juillet), les vents « étant venus au N.-O. et étant en latitude, l'armée a fait « route à l'E. ; le 2 (21 juillet), même route ; le 3 (22 juillet) « au matin, le temps très brumeux, l'armée marchant sur « trois colonnes très serrées, les Espagnols à droite, la « 1re escadre au centre, la 2e escadre à gauche et l'escadre « légère en avant. Vers les midi le temps s'est éclairci (1). »

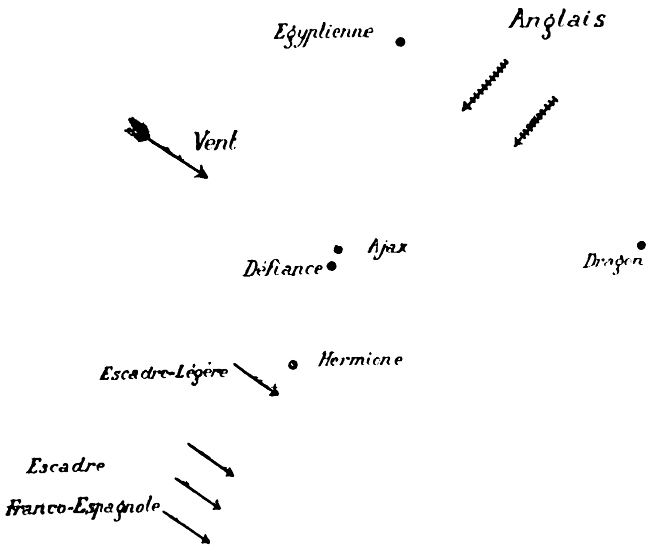
A ce moment l'escadre se trouvait par 43°,34 de latitude et, semble-t-il, à 13° ou 14° de longitude, à environ 150 milles à l'Ouest du Ferrol (2).

---

(1) Journal de Reille.
(2) Voir ci-après.

Vers 10 heures du matin, l'ennemi se montra dans le N.-N.-E. (1).

L'armée franco-espagnole formée sur trois colonnes avait le cap à l'E. 1/4-S.-E. par vent d'O.-N.-O. joli frais et temps brumeux, lorsque la frégate l'*Hermione*, puis le vaisseau l'*Indomptable* signalèrent à 11 heures 10 voiles ennemies dans le N.-N.-E.



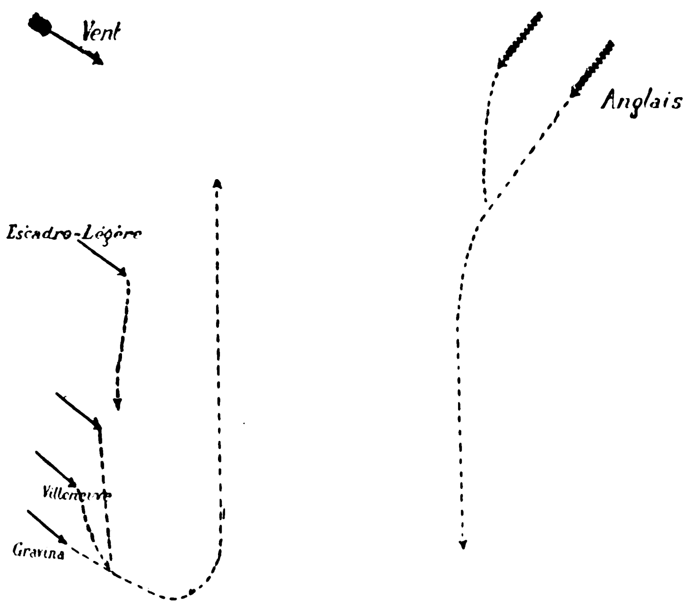
Immédiatement l'escadre légère qui marchait sur le flanc gauche reçut l'ordre de serrer le vent bâbord amures, c'est-à-dire de marcher à la rencontre de l'ennemi.

(1) La version qui va être donnée de la bataille est basée sur les documents suivants :
Journal de Villeneuve (*Archives de la Marine*, BB^iv, 240 et 237);
Journal de Reille, déjà cité ;
Lettre d'un officier de l'armée de terre sur le combat livré le 3 thermidor (22 juillet) par l'escadre de l'amiral Villeneuve et datée du 8 thermidor an XIII (27 juillet) (*Archives de la Marine*, BB^iv, 233);
Rapport du général Gravina au Prince de la Paix, rédigé en rade de Vigo, le 28 juillet (9 thermidor), et dont une traduction figure aux *Archives de la Marine*, BB^iv, 233 ;
Rapport du général Escaño, chef d'état-major de Gravina, publié dans l'*Elogio militar*. Communiqué par M. le général D. Alcala Galiano ;
Une lettre du vice-amiral sir Robert Calder, à bord du *Prince-de-Galles*, le 23 juin 1805, à l'amiral Cornwallis (reçue le 25 juillet). Record Office de Londres, Channel fleet, reproduite par M. Leyland (*The Blockade of Brest*) ;
Deux lettres d'officiers de l'escadre anglaise, citées par M. Leyland.

A midi, l'*Algésiras* à son tour signalait trois nouvelles voiles dans le N.-N.-E., mais Villeneuve, voulant profiter de l'éclaircie qui se faisait alors pour prendre connaissance de terre, ordonna de continuer la route dans l'E.-S.-E.

A 1 heure enfin, la *Didon*, puis l'*Hermione* signalèrent, toujours dans la direction du N.-N.-E., toute une escadre ennemie dont la force fut appréciée successivement à 13, 17, puis 21 voiles.

Cette fois, Villeneuve prescrivit de se déployer sur une seule ligne vent arrière, puis, ceci fait, de serrer le vent de façon à former une ligne de bataille par un mouvement successif. S'apercevant alors que ce mouvement compliqué prendrait beaucoup de temps, il ordonna simplement de passer de l'ordre de marche en trois colonnes à la ligne de bataille bâbord amures ordre naturel, les vaisseaux à une demi-encâblure les uns des autres et en branle-bas de combat.



Gravina prescrivit de son côté que son escadre prendrait la tête, il en résulta donc un mouvement successif, la

colonne de droite continuant sa route dans la même direction, tandis que celle du centre où se trouvait Villeneuve arrivait dans le Sud pour la suivre, derrière elle se plaça la colonne de gauche par le même mouvement, enfin l'escadre légère forma l'arrière-garde.

Puis Gravina serrant le vent et chaque navire le suivant par la contremarche, la ligne se trouva formée le cap au Nord.

« A 3 h. 10, dit Escaño, la brume très épaisse se découvrit « un moment et nous permit d'apercevoir l'ennemi sous le « vent à nous courant à contrebord. Trois quarts d'heure « plus tard, on ne pouvait plus voir les Anglais et dans la « ligne même on ne s'apercevait plus qu'à trois navires « d'intervalle. Une nouvelle éclaircie permit enfin de compter « les vaisseaux anglais : ils parurent au nombre de 14 vais- « seaux dont 4 à trois-ponts, dont 1 à l'avant-garde, 2 au « centre et 1 à l'arrière-garde. » Sans qu'on puisse bien comprendre pourquoi, l'*Algésiras* venait de signaler que l'ennemi renforçait son arrière-garde. Il était alors relevé dans le N. 40°. E. Un moment après, la brume redevint plus épaisse que jamais.

De son côté, Calder, qui avait 15 vaisseaux, 2 frégates, 1 cutter et 1 lougre (1), se trouvait à 11 h. 30 du matin par

---

(1) Ordre de bataille des franco-espagnols :

VAISSEAUX ESPAGNOLS.

L'*Argonaute*	80 canons.	L'amiral Gravina.
Le *Terrible*	74	—	M. Mondruyon.
L'*America*	61	—	M. Darrac.
L'*España*	61	—	M. Monios.
Le *San-Raphaël*	80	—	M. Montès.
Le *Firme*	71	—	M. Villa Vicentio.

VAISSEAUX FRANÇAIS.

Le *Pluton*	74	canons.	M. Cosmard.
Le *Mont-Blanc*	74	—	M. Lavillegris.
L'*Atlas*	74	—	M. Rolland.
Le *Berwick*	74	—	M. Camus.
Le *Neptune*	80	—	M. Maistrol.
Le *Bucentaure*	80	—	L'amiral Villeneuve.
Le *Formidable*	80	—	L'amiral Dumanoir.
L'*Intrépide*	74	—	M. Depéronne.
Le *Scipion*	74	—	M. Bérenger.

44°,17 Nord et 11°,52 Ouest de Greewich, le cap à l'O.-S.-O. les amures à tribord en deux colonnes. La *Défiance* et l'*Ajax* étaient en avant à 6 ou 7 milles, le *Dragon* à 10 milles sous le vent, la frégate l'*Égyptienne* au vent à 2 milles.

Vers midi, la *Défiance* ayant signalé l'ennemi, le signal fut fait de rallier et de former la ligne de bataille.

Vers 3 heures, la frégate *Égyptienne*, prenant la tête, parvint à demi-portée de canon de la ligne franco-espagnole et vint la reconnaître sans avoir été inquiétée (1).

Calder ayant formé sa ligne de bataille tribord amures, le *Héro* en tête, marcha à peu près vers le Sud, ce qui le plaçait sous le vent des franco-espagnols.

Son intention, dit-il, était d'attaquer par sa tête le centre de la ligne adverse, mais il se trouva que, trompée par la brume, sa tête de colonne se trouva à hauteur de l'arrière-garde ennemie. A 4 h. 20, il ordonna donc de virer successivement au Nord par la contremarche pour gagner le centre.

Villeneuve avait vu la marche des Anglais vers son arrière-garde et craignant qu'ils n'aient l'intention de la prendre entre deux feux en faisant virer leur tête vent devant, il ordonna la même manœuvre, à 4 h. 30, à la sienne. Il fallut un certain temps pour que Gravina put être

---

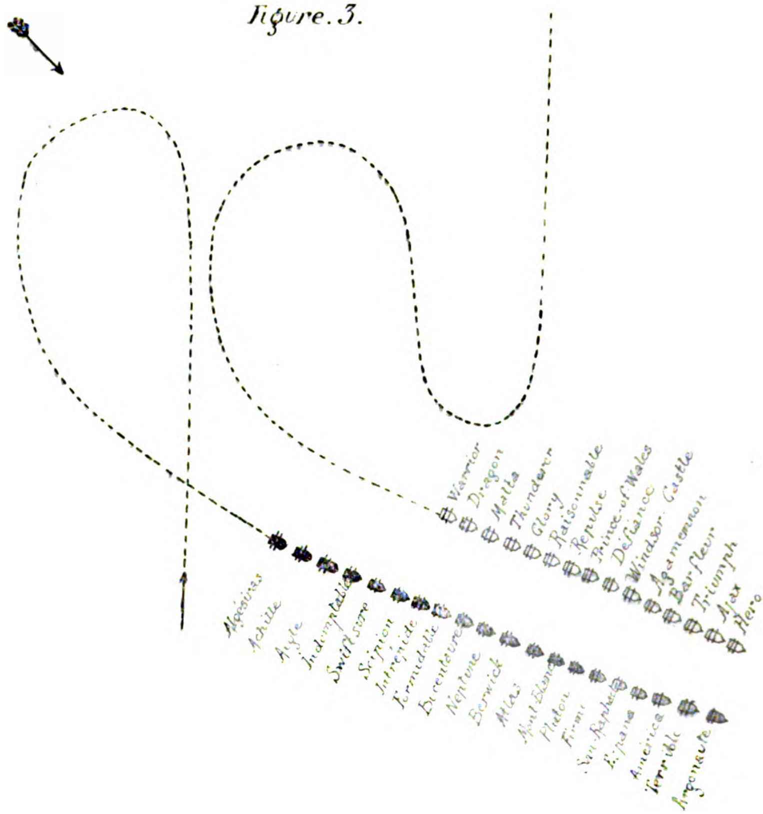
Le *Swiftsure*	74 canons.		M. Villemadrin.
L'*Indomptable*	80	—	M. Gourreges.
L'*Aigle*	74	—	M. Hubert.
L'*Achille*	74	—	M. Deméport.
L'*Algésiras*	74	—	Le contre-amiral Magon.

Ordre de bataille des Anglais :

Hero.	*Glory.*
Ajax.	*Thunderer.*
Triumph.	*Malta.*
Barfleur.	*Dragon.*
Agamemnon.	*Warrior.*
Windsor-Castle.	*Egyptienne* (frégate).
Defiance.	*Syrius* (frégate).
Prince-of-Wales.	*Nile* (lougre).
Repulse.	*Frisk* (cutter).
Raisonnable.	

(1) Lettres de deux officiers dont l'un était le 1er lieutenant de l'*Egyptienne*. (Leyland, *Blocus de Brest.*)

prévenu par une frégate, de sorte qu'à 5 heures seulement son vaisseau l'*Argonaute* arrivait à hauteur de la queue de la colonne française, et prenant le cap à l'O.-S.-O. se rapprochait du *Hero*, navire de tête des Anglais contre lequel il ouvrit le feu. Successivement tous les navires firent de même jusqu'au *Neptune* qui précédait le *Bucentaure*.



La brume était si épaisse que Villeneuve ne savait plus si l'ennemi était à bâbord ou à tribord (1). De fait, Calder

(1) « La brume la plus épaisse dont je me souvienne, dit le 1er lieutenant de l'*Egyptienne*. » (Leyland, *loc. cit.*)

avait viré une seconde fois vent devant de sorte que petit à petit les deux lignes se trouvaient parallèles courant sur le même bord, tribord amures à petite portée de canon et s'engageant successivement.

Vers 5 h. 1/2, le vaisseau anglais de tête qui se trouvait à hauteur de l'*Argonaute*, très maltraité, fut contraint d'arriver pour s'éloigner du feu. Le trois-ponts qui le suivit soutint le combat à sa place. Vers 6 heures, on vit le *San-Raphaël*, dont le gréement avait beaucoup souffert, dériver vers l'ennemi. En même temps l'arrière-garde rendait compte qu'elle n'avait pas d'ennemi à combattre, suite naturelle de ce que la ligne franco-espagnole était sensiblement plus longue que la ligne anglaise inférieure en nombre. Mais avec une escadre aussi peu manœuvrière et par un tel brouillard, il était difficile de profiter d'une supériorité numérique.

Jusqu'à 7 h. 1/2, ce combat à l'aveuglette se continua avec des chances diverses et des avaries réparties à peu près également. L'obscurité fit cesser le feu.

Vers 9 heures, on crut s'apercevoir que l'ennemi, dont on ne voyait que les feux, arrivait dans le Sud-Ouest, s'éloignant du champ de bataille. Villeneuve, prévenu que la ligne s'allongeait beaucoup, prescrivit de la serrer en faisant diminuer de voiles aux vaisseaux de tête.

Vers minuit, les Anglais disparurent tout à fait. Malgré les fusées lancées toutes les demi-heures, la ligne franco-espagnole resta très allongée. Au jour, on put constater qu'elle n'existait plus à proprement parler tant les distances s'étaient étendues et si grand était le nombre de vaisseaux tombés sous le vent. L'ennemi se montrait sous le vent à très grande distance bâbord amures. Deux vaisseaux espagnols, le *San-Raphaël* et le *Firme* avaient disparu.

On avait bien vu, vers 6 h. 1/2 du soir, le premier de ces vaisseaux tomber sous le vent. Mais Villeneuve, croyant qu'il pourrait rallier la queue de sa ligne, s'était borné à prescrire aux frégates de lui donner la remorque. Le capitaine du *Pluton* qui avait pendant le combat suivi le *Firme*, avait constaté que ce navire avait perdu son grand mât et son mât de misaine et l'avait vu aussi dériver vers l'ennemi. Mais il croyait aussi qu'il aurait pu être recueilli par l'arrière-garde et s'était borné à tenir son poste. En réalité, le *Firme*

et le *San-Raphaël*, incapables de manœuvrer, avaient été poussés par le vent au milieu de la flotte anglaise, s'étaient battus une partie de la nuit et, au jour, avaient dû amener leur pavillon (1).

A part cette perte très regrettable, le combat se terminait en somme à l'avantage des franco-espagnols restés maîtres du champ de bataille. Les pertes étaient faibles de part et d'autre : 41 tués et 158 blessés chez les Anglais, 82 morts et 179 blessés du côté des alliés, sans compter celles du *Firme* et du *San-Raphaël* (2). Les avaries étaient sérieuses surtout dans les mâtures, mais aucun des vaisseaux franco-espagnols n'était hors de combat.

Si les résultats n'avaient pas été plus décisifs, on peut l'attribuer à la brume et surtout à la tactique suivie de part et d'autre. Du moment où le combat devait se réduire à une canonnade de bord à bord de deux lignes parallèles et marchant dans le même sens, la supériorité numérique de l'un des adversaires ne pouvait plus jouer aucun rôle et la lutte ne pouvait manquer d'être indécise. Villeneuve avait attribué à Calder le projet de doubler son arrière-garde et de la prendre entre deux feux et, ainsi qu'on l'a vu, avait habilement paré à ce danger par une contremarche qui lui aurait permis d'envelopper son adversaire. Mais l'amiral anglais ne s'était rien proposé de pareil, et de son aveu même, il résulte qu'il ne prétendait qu'attaquer par sa tête de colonne le centre de la ligne alliée, projet qui avait du reste complètement échoué. Toute l'arrière-garde française resta inutile, n'ayant pas d'adversaire à combattre. Avec des vaisseaux plus manœuvriers, il aurait été cependant facile de la faire arriver pour passer sous le vent de la ligne anglaise dont une partie aurait été ainsi prise entre deux feux. Mais l'initiative de ce mouvement si naturel ne fut pas prise et Villeneuve, resté au centre de sa ligne, ne put rien voir de ce qui se passait. Il fut du reste lui-même si frappé de l'impos-

(1) Trois jours plus tard ils furent emmenés à Plymouth escortés par l'*Egyptienne*, le *Syrius*, le *Windsor-Castle* (1er lieutenant de l'*Egyptienne*. Leyland, *loc. cit.*), et y arrivèrent le 30.

(2) 180 tués et 40 blessés sur le *Firme*, 20 tués et 80 blessés sur le *San-Raphaël*.

sibilité où il s'était trouvé de diriger le combat que dès le lendemain, il devait passer sur la frégate l'*Hortense* afin d'être plus maître de ses mouvements pendant la nouvelle lutte qui se préparait et que le brouillard menaçait de rendre aussi incertaine que la veille.

Lorsque le jour se leva, Villeneuve s'occupa de reformer sa ligne tribord amures et toujours au même cap vers le Sud. L'ennemi était sous le vent, mais en réalité tout à fait derrière les Franco-Espagnols. Il avait les amures à bâbord, ce qui l'éloignait encore. L'ordre fut donné à 9 h. 3/4 de virer par la contremarche et de prendre les mêmes amures que les Anglais à qui l'on donna la chasse. Bientôt la *Didon*, qui avait gagné sur eux, signala 16 vaisseaux en ligne de bataille et 3 autres remorqués (1). Villeneuve, passé sur l'*Hortense*, y apprit par le capitaine de la *Didon* monté à son bord que les deux vaisseaux espagnols manquant étaient deux de ceux qu'on voyait désemparés au milieu des ennemis.

A midi on se trouvait par 43°,34 de longitude et 9°,13 disent les rapports espagnols, 43°,41 et 12°,48, dit le Journal de Villeneuve. Le vent restait au Nord-Ouest petit frais, la mer assez grosse, le temps très couvert. La marche était lente et peu ordonnée, divers vaisseaux s'occupant à réparer leurs avaries et ayant peine à tenir leurs postes.

La *Didon*, vivement chassée par un vaisseau ennemi, avait alors rallié l'escadre et signalait 16 vaisseaux ennemis.

Villeneuve prit alors un parti énergique et qui montre bien à la fois son désir de combattre de nouveau et le peu d'empressement de ses adversaires à lui faire face.

A 1 h. 1/2 il commanda d'arriver tous à la fois au N.-E. pour une chasse générale et fit prévenir Gravina que son intention était d'engager un combat décisif. A 3 heures, la ligne de front ainsi formée prit le cap à l'E.-N.-E. Mais un quart d'heure après (2), on fit serrer le vent, ce qui tendait à

---

(1) 12 vaisseaux, dit Escaño. Ce chiffre est inexact. Il y avait 14 vaisseaux en ligne. Le *Windsor-Castle* était à la remorque ainsi que les deux vaisseaux espagnols gardés par les frégates *Syrius* et *Egyptienne*.

(2) Les heures indiquées sont celles du rapport d'Escaño, très précis et qui paraît très véridique. Villeneuve indique les mêmes mouvements mais fixe 4 heures pour la formation de la ligne de bataille.

rétablir la ligne de bataille, mais en même temps consacrait l'abandon de la poursuite.

Celle-ci n'avait donc pas été bien longue ni bien rapide par suite des avaries de voilure de certains vaisseaux. L'ennemi n'avait montré d'ailleurs aucune velléité de l'abréger en engageant la lutte. Tout au plus avait-il paru, vers 4 heures, former une ligne de bataille, mais il était encore à une distance de 3 à 4 lieues.

Pendant la nuit, le vent tomba ou varia au N.-E. A 11 h. 45 le signal fut fait de virer lof pour lof tous à la fois, ce qui mit le cap au N.-O. avec les amures à tribord.

Au jour l'ennemi était encore en vue, au vent cette fois, et dans l'E. 1/4 S.-E., les alliés en désordre, comme il arrivait après chaque nuit de manœuvre.

Villeneuve reforma sa ligne et prit le cap à l'E. 1/4 S.-E., bâbord amures, allant droit aux Anglais. Ceux-ci continuèrent à s'éloigner serrant le vent le plus possible et laissant en intermédiaire un seul vaisseau qui se trouva fort près de la *Didon*, mais à 3 lieues encore des Franco-Espagnols.

Toutefois la différence de cap des deux armées, tenant très probablement aux qualités nautiques supérieures des vaisseaux britanniques, fit que, vers 9 heures du matin, ces derniers avaient beaucoup plus gagné dans le vent que ceux de Villeneuve.

Les Anglais en profitèrent alors pour prendre les amures à tribord, ce qui les éloigna encore plus. Tout espoir de joindre un adversaire qui se dérobait toujours était perdu et, vers 9 h. 1/2, l'ordre fut donné à l'armée combinée d'arriver tous à la fois au S.-E. 1/4 S. puis de serrer le vent passé à l'E.-N.-E., de façon à reformer la ligne de bataille. Celle-ci prit ensuite le cap à l'E.-S.-E., bâbord amures, la *Didon* prenant les devants pour reconnaître la terre; l'escadre anglaise disparut bientôt à l'horizon.

En somme, Villeneuve était resté incontestablement maître du terrain et avait poursuivi son adversaire. Celui-ci s'était constamment dérobé après le combat du 22, satisfait d'emmener ses prises, mais avouant ainsi très nettement son infériorité. On ne saurait donc admettre de façon absolue les cruels reproches que subit Villeneuve et que tant d'historiens ont reproduits. La comparaison de son journal de route avec le

rapport d'Escaño prouve la sincérité de ses assertions en ce qui touche les manœuvres faites, et celles-ci montrent nettement que la chasse fut donnée à l'adversaire pendant près de trente-six heures. Assurément un temps précieux fut perdu dans la matinée du 23. Mais ce qui sauva les Anglais, ce fut moins l'habileté de leur manœuvre que le changement de vent survenu le 24 et qui, en les plaçant au vent, dut très naturellement faire perdre tout espoir de les atteindre.

A la nuit, le vent fraîchit et la mer devint très grosse. L'armée alliée se trouva en plein désordre, plusieurs vaisseaux eurent des voiles emportées, l'*España* cassa sa barre de gouvernail et tomba sous le vent ainsi que l'*Atlas*. Plus tard le *Neptune* eut une avarie dans son grand mât.

Le 25, à midi, la *Didon*, qui était à trois lieues en avant de l'escadre, signala la terre et le cap Finistère à l'E.-S.-E.

« Voyant, dit Villeneuve, la continuation de ce temps, « craignant à chaque instant de voir démâter quelques vais- « seaux, surtout de ceux dont les mâts avaient souffert par « l'effet du combat, les vaisseaux mauvais voiliers extrê- « mement sous le vent et devant éprouver des réparations « en tenant la cape la nuit suivante; après en avoir conféré « avec l'amiral Gravina, je me suis décidé à arriver *pour* « *Cadix* et j'ai signalé la route au S.-O. 1/4 S., en se for- « mant sur l'ordre de marche de trois colonnes. »

Avant de prendre cette décision, l'amiral français avait demandé à Gravina « si, avec le temps qu'il faisait, on pourrait mouiller à Vigo ». Il lui fut répondu affirmativement, mais en ajoutant que si le vent ne restait pas plus maniable, il faudrait jeter l'ancre en dehors. Après un échange de vues transmis par l'*Argos* entre les deux généraux français et espagnol, il fut convenu qu'on irait à Vigo pour s'y ravitailler et, à 5 heures du soir, tous les vaisseaux arrivaient chacun pour leur compte et pour cette destination.

A 8 heures du soir le vent et la mer se calmèrent, puis, après un violent orage, dans lequel le *Bucentaure* reçut un coup de tonnerre sur son grand mât, le vent passa au S.-E., presque calme. Dans la matinée, Villeneuve en profita pour passer de l'*Hortense* sur le *Bucentaure*. Puis le vent s'étant établi faible du Sud, il fallut, dit Villeneuve, « renoncer à la route de *Cadix*, pour reprendre celle du Ferrol ».

Toutefois, le *Furet* fut expédié à *Vigo* avec une lettre que l'amiral Gourdon (1) devait transmettre au ministre de la marine. En rendant compte du combat du 22, Villeneuve ajoutait :

« Dans l'impossibilité de forcer l'ennemi au combat, j'ai « cru devoir ne pas m'éloigner davantage du but de ma des- « tination, et diriger ma marche pour opérer, conformément « à mes instructions, ma jonction avec l'escadre du *Ferrol.* « J'éprouve des contrariétés des vents du N.-E. à l'E.-N.-E. « qui, hier, ont soufflé avec la plus grande violence. »

Ainsi qu'on le voit, son intention était alors de revenir au Ferrol.

Effectivement, profitant du vent, qui dans cette journée du 26, était d'abord du S., puis du S.-O., l'escadre se dirigea vers le N.-E.

Mais bientôt le vent ayant marqué une tendance à passer au N., il fallut prendre les amures à bâbord et courir à l'E.-N.-E. jusqu'à minuit. Le voisinage de la terre obligea à courir une nouvelle bordée dans le N.-O. A 4 heures on reprit le cap au N.-E. Mais on gagnait fort peu dans le vent tout à fait contraire et les équipages étaient très fatigués.

« Les rapports, dit Villeneuve, que je recevais de tous les « bâtiments de l'escadre, particulièrement de l'*Algésiras*, de « l'*Achille*, de l'*Indomptable*, de l'*Aigle*, étaient très affli- « geants; *les malades augmentaient dans toute l'escadre, le* « *besoin d'eau se faisant sentir, l'* « *Achille* » *n'en avait plus* « *que pour cinq jours; il me devenait indispensable de tou-* « *cher dans quelque port, pour y débarquer les malades et* « *blessés qui encombraient les vaisseaux sans avoir de secours* « *à leur donner, et d'y prendre quelque rafraîchissement;* « *le seul port de Vigo était à portée et je me décidai à y* « *entrer.* »

Une fois Gravina prévenu de cette résolution, tous les vaisseaux arrivèrent de nouveau vers le Sud. A 6 heures du soir on avait connaissance des îles Bayona et, le 28 au soir, toute l'armée, formée sur une ligne de convoi, grand largue,

---

(1) Lettre au ministre de marine, à 40 lieues O.-S.-O. du cap Finistère. (*Archives de la Marine*, BB^{IV}, 230.)

entrait dans la baie, où elle jetait l'ancre à l'entrée de la nuit.

La persistante mauvaise chance de Villeneuve avait donc imposé une relâche de nature à retarder sensiblement la jonction si essentielle pourtant avec les forces tenues prêtes au Ferrol, et ce retard devait être gros de conséquences.

La situation générale dans les mers d'Europe au 28 juillet 1805.
Mouvements des Anglais.

Il paraît nécessaire de fixer de façon précise la situation d'ensemble telle qu'elle existait à cette date du 28 juillet au moment où, pour la première fois depuis son départ des Antilles, Villeneuve allait toucher un port d'Europe.

Du côté des Anglais, Calder, de son propre aveu, n'avait pas cru devoir reprendre le combat interrompu dans la soirée du 22 juillet. Ses lettres accusaient nettement et l'état réel où il se trouvait et l'indécision où il était sur le parti à prendre.

« L'ennemi, écrivait-il à Cornwallis le 23 au matin (1) est « en vue au vent; lorsque j'aurai mis en sûreté mes prises et « réparé mes avaries, je profiterai de toute occasion qui me « permettra de *vous parler davantage de l'escadre com-* « *binée* (*sic*). Il faut aussi que je me garde contre les navires « qui sont au Ferrol, car j'ai sujet de croire que l'ennemi « a profité de la nuit pour y envoyer quelques bâtiments « avariés. Je puis donc me trouver forcé de me joindre à « vous sous Ouessant.

« Je suis obligé de vous envoyer le *Windsor-Castle*, « maltraité dans le combat..... *Les prisonniers disent que* « *l'armée combinée était destinée au Ferrol.....* »

Et le 26, il ajoutait :

« Je me propose de croiser au rendez-vous n° 52 pendant « quelques jours dans l'espoir de rencontrer lord Nelson, « qui doit être à la poursuite de l'escadre combinée. S'il ne « me rallie pas, je laisserai le *Dragon* pendant une semaine

---

(1) *British Museum*, vol. 31930.

« au rendez-vous, pour diriger Sa Seigneurie si elle y
« venait.

« Je vais reconnaître si l'escadre combinée est au Ferrol.
« Si elle y est, je me propose de reconnaître Rochefort, puis
« je m'efforcerai de vous joindre sous Ouessant, car je pense
« que vous ne m'approuveriez pas de rester devant le Ferrol
« ou de laisser l'amiral Stirling devant Rochefort, car tous
« mes navires ont besoin de réparations..... »

Très logiquement d'ailleurs, Calder se dirigea vers le Ferrol et plus favorisé que Villeneuve parvint le 29 devant ce port. Le *Dragon* « seul vaisseau qui n'ait pas eu d'avaries dans le combat du 22 » reconnut que « rien n'était changé et que la flotte combinée n'avait pas paru ». Calder attendit jusqu'au 31 et, voyant que rien ne venait, il prit la résolution, cette fois singulière, de renvoyer Stirling avec 4 vaisseaux devant Rochefort, n'en gardant que 9 avec lui devant le Ferrol (1).

« Il est très probable, dit-il, que la flotte combinée est
« allée à Cadix à cause du vent du Nord-Est. Le vent était
« tout à fait contraire pour aller à Rochefort, mais Stirling
« le saura bientôt..... »

Soit, mais puisque Calder avait pu gagner le Ferrol, il était bien évident que Villeneuve aurait pu le faire, malgré le vent contraire, quitte à arriver deux ou trois jours après les Anglais. En agissant comme il le fit, l'amiral anglais allait se trouver hors d'état d'empêcher la jonction de Villeneuve avec l'escadre du Ferrol, le jour où l'armée combinée se déciderait à cette opération si naturelle à prévoir.

De son côté, Collingwood, qui croisait devant Cadix, apprit avec un certain retard l'entrée des alliés à Vigo (2).

Le 7 août seulement il devait en prévenir Bickerton, alors devant Carthagène, le chargeant d'en aviser Nelson (3).

---

(1) *Prince-of-Wales, Barfleur, Thunderer, Hero, Repulse, Defiance, Ajax, Dragon, Agamemnon.* Record Office, Channel fleet et lettre de Gardner à Cornwallis (2 août).

(2) Lettre datée de Vigo, du 29 juillet. Papiers de Collingwood. (*British Museum*, Add. M. S. 36325.

(3) *L'amiral Collingwood au contre-amiral Bickerton.*

Dreadnought devant Cadix, 7 août 1805.

Cher monsieur,

Je vous envoie ci-joint un paquet de renseignements arrivés ce matin de Lisbonne.

Mais déjà ce dernier avait quitté les parages du détroit de Gibraltar et fait route vers le Nord. Les nouvelles si importantes données par Collingwood ne lui parvinrent donc pas, et, comme on va le voir, il ne fit rien pour se renseigner.

Nous avons laissé, en effet, Nelson ancré le 21 dans la baie de Tétuan, occupé à se ravitailler en eau et en vivres frais. Le 22, il se disait prêt à passer dans l'Océan au premier vent d'Est (1), mais il n'avait pas « encore un seul mot de nouvelles, ce qui, dit-il, me brise le cœur ». « Je me placerai, ajoutait-il, de façon à recevoir des renseignements, et si j'apprends que l'ennemi est allé dans le golfe de Gascogne, j'irai devant le Ferrol ou à Ouessant, suivant le cas. » Ayant complété ses vivres à quatre mois, sauf en pain, il comptait prendre position entre les caps Spartel et Saint-Vincent. « Je « n'aurais peut-être pas dû, disait-il (2), entrer dans la Méditerranée, mais le besoin d'eau et de rafraîchissements m'y « a absolument obligé. Je n'aurais pas eu assez d'eau pour « aller même au Ferrol. » Dans l'après-midi du 23, l'escadre mit à la voile pour se rendre à Ceuta, la *Decade*, envoyée par Collingwood, et qui venait de rejoindre, n'apportait aucune nouvelle. Mais, le lendemain, le *Termagant* apporta un journal de Lisbonne et une lettre de Collingwood, datée du 13 (3), racontant la rencontre du *Curieux*

Vous apprendrez que sir Robert Calder a eu un engagement avec la flotte combinée, avant l'entrée de celle-ci à Vigo. D'après le témoignage de l'ennemi lui-même, le résultat de l'affaire paraît avoir été favorable à nos armes, puisque les alliés ont dû aller à Vigo au lieu du Ferrol, et cela non sans avoir perdu des navires.

Les renseignements que je reçois de Cadix annoncent positivement que les navires qui y sont doivent mettre à la voile dès qu'ils auront été joints par huit vaisseaux venant de Carthagène, renforcés de quatre autres venant de Toulon. On dit que cette escadre a été vue devant Malaga dimanche dernier. J'espère que vous êtes renseigné, si le fait est vrai, et que nos forces sont concentrées à l'entrée du détroit où l'*Hydra* est en observation. J'espère que nous allons terminer tout cela heureusement, à la gloire de notre pays et à la déconfiture des projets de nos adversaires.

Je vous envoie aussi une copie des signaux que doivent faire les éclaireurs pour annoncer l'ennemi au moyen de leurs voiles de perroquet. C'est fort utile, car, à grande distance et par la brume, on ne peut reconnaître les pavillons. Je compte que vous m'annoncerez le plus promptement possible tout mouvement de l'ennemi.

Je joins à cet envoi les dépêches adressées à lord Nelson avec le renseignement relatif à la première apparition de l'ennemi devant Vigo.....

(*British Museum*, Add. M.S.S.. 36525.)

(1) A l'Amirauté.

(2) *Ibid.*

(3) *British Museum*, 39130.

avec l'armée combinée, le 19 juin. Cette fois, Nelson prit rapidement son parti. « Je vais, écrit-il, me mettre en relation avec Collingwood, puis je ne perdrai pas un moment pour aller au Nord, soit sur le Ferrol, l'Irlande ou Ouessant, suivant les circonstances. Le *Termagant* a la mission de faire rejoindre l'*Amazon* à Spithead si tous les autres rendez-vous nous manquent. »

La contrariété des vents empêcha Nelson de visiter Collingwood à son bord. Dans la lettre qu'il lui laissa à son passage devant Cadix, il le prie de continuer son service devant ce port avec les navires actuellement stationnés devant Saint-Vincent, 2 frégates, 1 brick et 2 bombardes. Le reste est remis à Bickerton chargé de bloquer Carthagène et d'assurer la liberté du commerce dans la Méditerranée.

Le 25, à midi, Nelson était à 17 lieues au Sud-Est du cap Sainte-Marie, la division de Collingwood dans l'Est était encore en vue.

Le lendemain, il prévint le commandant de l'escadre du Ferrol et celui de l'escadre de la Manche de son approche.

« Je pars pour le Nord, écrit-il à Gardner, car je ne doute « pas que l'ennemi ne soit allé dans quelque port du golfe « de Gascogne. Si j'apprends qu'il va en Irlande, je vous « rallierai. Il est bien probable que je chercherai le cap « Clear, où je vous prie de m'adresser les nouvelles. J'ai « avec moi 11 vaisseaux..... »

Et à Collingwood (1) :

« ..... L'escadre ennemie est sûrement quelque part « dans le golfe. Je pars pour le Nord avec 11 vaisseaux, et « j'irai chercher le cap Clear ou vous rallierai à Ouessant « suivant les renseignements. Après une longue poursuite « j'aspire au moment de la rencontre, car ma santé va « m'obliger à débarquer pour quelque temps. »

Or, à ce moment, et ainsi qu'on l'a vu, Villeneuve tant cherché était près de Vigo et se disposait à y entrer.

Depuis ce moment, jusqu'au 15 août, jour où la jonction fut opérée avec l'escadre de la Manche, il existe dans toutes les histoires de Nelson un vide tout à fait singulier.

(1) 27 juillet. *British Museum*, 34930.

Certes, les vents du Nord qui, au même moment, forçaient Villeneuve à entrer à Vigo, au lieu du Ferrol, retardèrent terriblement aussi Nelson le long de la côte d'Espagne, puisque le 3 août, il était encore par 39° de latitude, c'est-à-dire à hauteur de Lisbonne. Mais ce qu'on a peine à comprendre, c'est qu'il soit passé successivement devant Vigo et le Ferrol sans y prendre le moindre renseignement, ni sur l'ennemi, ni sur Calder qu'il devait compter trouver dans ces parages ; qu'il ait dépassé Rochefort sans s'informer non plus si l'escadre combinée n'y était pas entrée, ainsi qu'il l'avait cru lui-même un moment.

Le journal particulier de Nelson, sans faire la lumière sur les différents états d'esprit par lesquels dut passer l'amiral, témoigne au moins de la contrariété que les éléments apportèrent à son voyage (1).

27 juillet. — Au jour..... devant le cap Saint-Vincent. Vent du Nord.

28 juillet. — Grains frais du Nord-Ouest.

29 juillet. — Brise modérée du Nord-Nord-Est. A 143 milles du cap Saint-Vincent. La nuit beau temps. Vent du Nord.

30 juillet. — Brise modérée du Nord-Est. Fait 110 milles dans les dernières vingt-quatre heures.

31 juillet. — Brise fraîchie du Nord-Est, mer mauvaise. Fait 75 milles.

1er août. — Brise légère (?). Fait 36 milles.

2 août. — D'abord brises légères de la partie Nord, puis grains. Route au Nord-Nord-Est, distance 46 milles.

3 août. — Brise du Nord. Je suis bien attristé de ce vent contraire, mais je me fie à la Providence..... (illisible). Latitude 39°1, longitude 16° Ouest. Venu dans l'Ouest de 72 milles.

4 août. — Brise du Nord-Nord-Ouest, cap au Nord-Est. Je crois que nous allons avoir un vent d'Ouest (?). Route Nord-Nord-Ouest. 41 milles.

5 août. — D'abord des souffles du Nord..... puis enfin nous avons eu du vent d'Ouest. Fait 80 milles au Nord-Nord-Est. Puis toute la nuit route au Nord.

6 août. — D'abord brise modérée du Nord-Est. Route Nord-Nord-Ouest. Distance 60 milles.

7 août. — D'abord brise du Nord-Est. Latitude *41°8*, longitude *18°14* Ouest.

8 août. — D'abord brise du Sud-Ouest..... Route Nord-Est. 50 milles.

9 août. — Brise modérée Ouest. Brouillard. Route Nord-Est. 146 milles.

10 août. — Presque calme, brume. Route Nord-Nord-Est. 57 milles.

---

(1) *Nelson's private diary* (*British Museum*, 34968), très difficile à déchiffrer.

11 août. — Brise légère Sud-Ouest. Route Nord-Nord-Est. 53 milles. Le soir brise fraîche du Nord-Nord-Ouest. Mer en tête.

12 août. — Brise fraîche du Nord. « Si cela continue, il faudra renoncer à l'Irlande. » Route Nord-Est-Nord. 149 milles. A 5 heures *parlé à la Niobé..... pas de renseignements* sur l'arrivée de l'ennemi dans un des ports du golfe de Gascogne.

13 août. — Brise modérée. Mer grosse. A midi, *parlé à un navire venant de Cowes. Pas de renseignements. Où peuvent être les flottes combinées ? Je suis peu à mon aise.* Latitude 49°7, longitude 25° Ouest. 136 milles.

14 août. — Beau temps. 112 milles.

15 août. — 18 lieues d'Ouessant. Jonction avec l'escadre de la Manche.

Nous reviendrons plus tard sur la situation qui résulta de la jonction de Nelson avec l'escadre de la Manche. Mais dès ce moment, on peut se rendre compte que le plan de Napoléon est bien compromis.

Puisque Nelson a pris la décision si remarquable de joindre l'escadre de Cornwallis et de lui apporter l'appoint de ses 11 vaisseaux, tout va dépendre maintenant du temps que Villeneuve passera sur la côte d'Espagne. S'il s'attarde quelque peu à Vigo ou au Ferrol, l'armée qui croise sous Ouessant aura pris une telle supériorité que ce sera aller au-devant d'un désastre pour Villeneuve que de faire route sur Brest. Avant que Ganteaume ait pu être prévenu de son approche, ainsi que Decrès l'a si clairement montré à l'Empereur, l'armée franco-espagnole aura eu affaire aux 40 vaisseaux que Cornwallis aura à ce moment et sa défaite n'est pas douteuse.

Néanmoins, il s'en faut de beaucoup, à ce moment, que la partie soit entièrement perdue et l'examen de la situation générale des Franco-Espagnols, à cette date importante du 28 juillet, va le montrer.

La division Allemand du 17 au 28 juillet.

On se souvient que la division de Rochefort, mise sous les ordres du capitaine Allemand, avait fait voile le 17 juillet, au moment où la croisière anglaise de Stirling avait disparu, rappelée devant le Ferrol par Calder, mais précisément aussi au moment où Napoléon (1) lui faisait expédier l'ordre de rester en rade.

Les instructions, datées du 22 juin et qui ne furent ouvertes qu'au moment de l'appareillage, prescrivaient à la division de Rochefort:

1° D'arriver sur les côtes d'Irlande du 4 au 9 juilllet ;

2° De se trouver sur le parallèle du Ferrol, à 40 lieues à l'Ouest de ce port, c'est-à-dire par 43°,32 Nord et 13°,22 Ouest du 10 au 15 thermidor (29 juillet au 3 août) pour y rallier l'escadre de Villeneuve ;

3° S'il ne pouvait être à temps à ce rendez-vous, Allemand devait se rendre au second, c'est-à-dire que, conformément aux instructions rédigées par l'Empereur, le 9 juin, il devait se porter par 46°,55 Nord et 9°,30 Ouest et que si, le 25 thermidor (13 août), il n'avait entendu parler de rien, il devait venir à Vigo, où il trouverait des ordres.

Allemand avait avec lui le *Majestueux*, le *Jemmapes*, le *Magnanime*, le *Suffren*, le *Lion*, la *Gloire*, l'*Armide*, le *Sylphe* et le *Palmire*, soit 5 vaisseaux, 2 frégates et 2 corvettes tous excellents navires, fort bien commandés. Mais on a vu aussi qu'au moment où Villeneuve avait reçu, aux Antilles, les derniers ordres qui lui fussent parvenus, rien ne visait une jonction possible avec la division du capitaine Allemand.

---

(1) Ordre de Decrès, en date du 16 juillet.

Au moment où il allait mettre à la voile, celui-ci s'aperçut que la date de son départ rendait inexécutable la première partie de ses instructions. Très logiquement il résolut donc de renoncer à paraître sur les côtes d'Irlande afin de se trouver à temps à son premier rendez-vous, mais il se borna à écrire au Ministre cette phrase énigmatique : « Votre Excellence sait par le temps écoulé où je dois commencer ma mission (1). » Pour s'occuper, il courut « sous toutes voiles à l'Ouest de l'île d'Aix (2) », prit le 19 juillet la corvette anglaise *Ranger*, puis le 21 un grand trois-mâts. Parvenu à 15 lieues à l'Ouest de l'île d'Aix et trouvant un gros temps de Nord-Ouest puis du Nord qu'il reçut à la cape, il se dirigea, dès que le temps devint maniable, vers son premier rendez-vous à 40 lieues à l'Ouest du Ferrol, où il arriva très exactement le 28 au soir.

Là, il plaça en éclaireurs et à grande distance l'*Armide* dans le S.-E. et la *Gloire* dans le N.-O. pour faciliter ses recherches et attendit jusqu'au 3 août.

Pendant cette période il sut ou crut savoir que le blocus du Ferrol continuait.

L'*Armide*, à laquelle avait été jointes les corvettes *Sylphe* et *Palmire*, avait poussé le 29 juillet jusqu'à 12 lieues du cap Finistère ; le lendemain, toujours dans les mêmes parages, elle faisait brûler par le *Palmire* une goélette, brûlait elle-même, le lendemain, un trois-mâts portugais, agissait de même le 1er août à l'égard d'un trois-mâts de la même nationalité, et enfin le 4, on apprenait, par le bâtiment américain *Aurora*, parti de Bordeaux le 25 juillet pour la Nouvelle-Orléans, que le *31 juillet, à 4 heures du matin, une escadre de 14 vaisseaux supposée anglaise avait été vue à 20 lieues du Ferrol.*

C'était bien l'escadre de Calder et le renseignement était parfaitement exact sous la forme où il avait été donné.

Le même jour au matin, la *Gloire* apprenait aussi que le 2 août un brick suédois allant à Porto avait été visité par une *frégate anglaise appartenant à une escadre de 9 vais-*

(1) Lettre du 16 juillet.

(2) Rapport d'Allemand et pièces jointes. (*Archives de la Marine*, BBIV, 228-88.)

seaux, dont 3 à trois ponts. Une autre de 2 vaisseaux et 3 frégates, sans pavillon, était dans les environs.

Allemand avait donc eu parfaite connaissance de l'escadre de Calder et avait très prudemment évité une rencontre. Il n'avait donc plus qu'à se porter à son second rendez-vous par 46°,55 Nord et 9°,30 Ouest, c'est-à-dire dans le *Nord-Est* du premier, au milieu du golfe de Gascogne, et c'est ce qu'il fit immédiatement. Il y arriva le *5 août* ayant traversé sans encombres, de nuit et sans en avoir eu connaissance, les forces anglaises qu'il estimait à 30 lieues de lui.

En résumé, et pour bien fixer les idées, à la date du 28 juillet la situation générale est la suivante :

Devant Brest, Cornwallis avec 20 vaisseaux bloque les 22 de Ganteaume ;

Devant le Ferrol se trouve Calder avec 15 vaisseaux, dont un très maltraité dans le combat du 22 ;

Au Ferrol même, Gourdon tient prêts 14 vaisseaux, 5 français et 9 espagnols;

A 40 lieues à l'Ouest de ce point, Allemand est en observation avec 5 vaisseaux;

Villeneuve vient d'entrer à Vigo avec 18 vaisseaux, 4 espagnols et 14 français ;

Nelson est au large du cap Saint-Vincent avec 11 vaisseaux faisant route, comme il le dit, vers le Nord;

A Cadix, il y a 6 vaisseaux en rade qu'observe Collingwood avec 4 seulement ;

A Carthagène, 6 vaisseaux espagnols sous Salcedo observés par les 4 de Bickerton.

Les Alliés possèdent donc au total 70 vaisseaux prêts à toute opération, les Anglais 54 seulement. Partout, sauf devant le Ferrol, l'escadre qui bloque est inférieure à celle qui se laisse bloquer.

Qu'une chance heureuse permette une concentration en un point quelconque de forces très supérieures des franco-espagnols, et qu'un succès, même partiel, soit obtenu par eux, et l'équilibre, si difficilement conservé par leurs adversaires, est rompu ; l'empire de la mer peut échapper aux Anglais.

Mais ceux-ci vont être sauvés par deux causes dont ils ont le droit d'être fiers, car elles leur appartiennent en propre :

la netteté de vue de leur gouvernement, l'initiative disciplinée de leurs amiraux.

Une consigne générale a été donnée par l'Amirauté anglaise dans cette période où se joue, non pas seulement l'empire de la mer, mais l'existence même de la Grande-Bretagne.

« En cas d'incertitude sur les mouvements de l'ennemi, tout le monde devra se rallier sous Ouessant, de façon à couvrir l'entrée de la Manche. C'est là qu'il importe d'avoir la supériorité décisive, car si l'ennemi est maître du canal, l'Angleterre est perdue. »

C'est ainsi qu'à peine informée du combat soutenu par Calder le 22 juillet, l'Amirauté avait adressé à Nelson l'ordre suivant :

Londres, 3 août.

« L'amiral Cornwallis, nous ayant transmis le compte « rendu de l'amiral Calder sur un combat livré le 22 juillet « par 43°,30 latitude Nord et 11°,17 longitude Ouest (1) avec « l'escadre ennemie forte de 20 vaisseaux, dont il a pris deux « après une action de quatre heures, et ayant lieu de croire « que le reste des forces ennemies est au Ferrol, nous invitons « Votre Seigneurie, sans perdre de temps, à se porter avec « son escadre sous Ouessant et à se mettre sous les ordres de « l'amiral Cornwallis. Si vous n'aviez pas encore quitté le « rendez-vous devant Cadix, vous laisseriez à la disposition « de lord Collingwood assez de vaisseaux pour maintenir le « blocus de ce port (2). »

Mais cet ordre, Nelson ne l'avait pas attendu pour se mettre en route vers Ouessant. Comme l'avait fait Orde en avril, lorsque l'escadre alliée était sortie de Cadix, comme devaient le faire Calder et Stirling, ainsi qu'on le verra plus loin, tous les amiraux anglais exécutaient d'eux-mêmes la consigne générale et venaient protéger l'Angleterre de l'invasion qui la menaçait.

A cette politique d'ensemble si nette et si sage, à son exécution si remarquable d'initiative et d'à-propos, il faut opposer le complet désarroi qui existait alors du côté adverse en

(1) De Greenwich.

(2) Record Office, Channel fleet et *British Museum*, vol. 34830.

ce qui touchait l'emploi qui devait être fait des forces maritimes.

Rien ne peut mieux faire ressortir les défauts de la méthode impériale en matière de commandement, surtout lorsqu'il s'agit d'opérations maritimes, où rien ne peut remplacer l'initiative d'amiraux orientés vers un but commun.

Mais rien ne montre mieux aussi l'infériorité du commandement des escadres franco-espagnoles.

A Brest, Ganteaume a demandé souvent déjà l'autorisation toujours refusée d'engager le combat. Or, le 28 juin, l'Empereur lui fait proposer de « s'emmancher et de se porter devant Boulogne (1) ». Le 14 juillet, Ganteaume se refuse « au projet d'entrer dans la Manche avant d'avoir obtenu une supériorité bien décidée sur l'ennemi, par la réunion des forces que nous avons au Ferrol, à Rochefort, ou à celles de l'amiral Villeneuve ». Il rappelle qu'il a déjà offert de se porter soit sur Rochefort, soit mieux sur le Ferrol de façon à en faire lever le blocus et à acquérir une « supériorité bien décidée ». Qu'il réussisse et le sort de la campagne peut être changé. Il ne reçoit pas de réponse à sa proposition, mais un nouvel ordre urgent d'entrer dans la Manche en attaquant l'ennemi s'il a moins de 16 vaisseaux (2). Or, le 20 juillet, les vigies signalant 20 vaisseaux anglais, Ganteaume reste à l'ancre.

On a vu qu'Allemand avait quitté Rochefort au moment où partait de Paris l'ordre d'y rester. Par la date de son départ et la courte note qu'il a laissée en mettant à la voile, on peut être certain qu'il n'ira pas sur les côtes d'Irlande. Mais on peut être certain aussi qu'il se conformera, comme il devait le faire, au reste de ses instructions, sera du 29 juillet au 3 août à 40 lieues à l'Ouest du Ferrol, du 5 au 13 août par 46°,56 Nord et 9°,30 Ouest, c'est-à-dire à hauteur de Rochefort, enfin qu'il viendra à Vigo, mais pas avant le 13 août (25 thermidor). Dès que l'Empereur connaît le départ d'Allemand, il apprend en même temps à quelle date Ville-

(1) Lettre à Decrès, 28 juin, n° 8959.

(2) Lettres de Napoléon, 18 et 20 juillet; de Decrès, 20 juillet; dépêche du 20 juillet.

neuve a quitté les Antilles, et, supposant que cet amiral n'a pas reçu les ordres que lui a apportés Magon, et qui sont parfaitement parvenus, il en vient à croire que, suivant ses instructions primitives, Villeneuve est allé aux Canaries, et 20 jours après à Cadix. A cette erreur, Napoléon en ajoute une autre : emmêlant les dates, il croit que c'est le 3 août (15 thermidor) qu'Allemand doit venir à Vigo, alors que d'après le texte de ses ordres, il ne peut y être qu'après le 13 (25 thermidor). Enfin Decrès, qui a écrit le 20 juillet au Ferrol une lettre à l'adresse de Villeneuve pour lui annoncer la sortie d'Allemand, le renseigne bien sur les deux rendez-vous auxquels il doit se trouver, mais oublie d'ajouter qu'après le second ce chef de division doit aller à Vigo.

De tout cet imbroglio, il ressort donc les pièces suivantes :

Un lettre de l'Empereur (1), une de Decrès en date du 16 juillet (27 messidor) (2), une dernière particulière du Ministre en date du 17 (28 messidor) et que Villeneuve recevra le 6 août seulement au Ferrol. Elles contiennent l'ordre, après avoir rallié la division Gourdon, de débloquer Rochefort et « de nous rendre maîtres du Pas de Calais, soit en réunissant sous votre commandement les escadres de Rochefort et de Brest, soit en réunissant seulement notre escadre de Brest, soit en réunissant notre escadre de Rochefort et doublant, avec cette escadre, l'Irlande et l'Écosse ». En cas d'échec, de séparations ou d'autres événements qui auraient changé la situation, Villeneuve est autorisé à aller à *Cadix*.

Une lettre de Decrès (3), datée du 20, adressée au Ferrol et prévenant Villeneuve de la sortie d'Allemand, des deux rendez-vous où il doit se trouver, mais négligeant de l'aviser qu'après le 13 août il viendra à Vigo. Cette lettre fut reçue, mais l'omission signalée eut de graves conséquences.

Une lettre de l'Empereur en date du 26 juillet (4) adressée à Allemand, le prévenant que si, après le 3 août (13 thermidor) (*sic*) il n'a pas connaissance de Villeneuve, il ira le chercher à *Cadix*, car « il n'y a point de doute qu'il n'ait été

(1) N° 8985.
(2) *Archives de la Marine*, BB[IV], 230.
(3) *Ibid.*
(4) N° 9020.

croiser vingt jours à Santiago; de là, il doit se rendre à *Cadix* ». Deux copies de cette lettre devaient être envoyées à Vigo; l'une, confiée au lieutenant de vaisseau Gauthier, aide de camp du Ministre de la marine, qui devait y arriver avant le 3 août, y parvient le 5 et sera remise le 16 au soir à Allemand; l'autre est remise au vaisseau le *Régulus*, mais ce vaisseau ne peut quitter Lorient.

Une lettre enfin de Napoléon (1) datée du 26 juillet à l'adresse de Villeneuve à Cadix lui disant : « Magon sera arrivé à la Martinique après votre départ; cela étant vous vous serez rendu à Santiago et après y avoir croisé pendant vingt jours, vous vous serez porté sur *Cadix*..... » Par conséquent, ordre de rallier l'escadre du Ferrol, de marcher sur Brest, et de là, devant Boulogne « où, si vous me rendez maître, pendant le seul espace de trois jours, du Pas de Calais, et avec l'aide de Dieu, je mettrai un terme aux destinées et à l'existence de l'Angleterre ». Remise à l'agent Le Roy, à Cadix, cette dépêche ne sera donnée à Villeneuve que le 22 août et n'eut, par suite, aucune influence sur les opérations.

En ce qui concerne les forces du Ferrol, Gourdon et Grandellaux n'avaient eu qu'un seul ordre impérieux, c'est d'attendre Villeneuve en se tenant prêts à le joindre. Il en était résulté que lorsque, à l'approche de celui-ci, Calder avait levé le blocus, les deux amiraux n'avaient pas pu faire œuvre d'initiative, appareiller, et, soit joindre Villeneuve qui aurait eu, le 22, une supériorité écrasante, soit débloquer Cadix. C'est le 27 juillet seulement qu'on saura à Paris que les Anglais ont abandonné les abords du Ferrol depuis le 15 (2). Ordre est bien envoyé à Gourdon de s'éclairer et de prendre contact avec Allemand, mais il lui est enjoint d'attendre jusqu'après le 8 août pour aller à Cadix, si Villeneuve n'a pas paru et si le blocus n'a pas été repris par l'ennemi. Il s'ensuit que le moment favorable aura été perdu. Habitués à n'agir que sur des ordres fermes, les amiraux auront perdu l'occasion d'agir très utilement comme ils l'auraient pu.

(1) N° 9022.
(2) Lettres de Gourdon, du 18 juillet, de Napoléon du 27.

L'escadre de Cadix n'a jamais eu d'ordre pour essayer quelque chose, elle n'a donc rien tenté. Quant à celle de Carthagène, il lui a bien été prescrit de gagner Cadix, mais elle ne compte que 6 vaisseaux. Quand les quatre de Bickerton disparaissent, Salcedo met à la voile le 8 juin, mais ce sera pour rentrer deux jours après. Il a, en effet, appris qu'une croisière anglaise est devant Cadix, que des forces importantes avec un convoi sont à Gibraltar (1). Peu après, Nelson viendra dans ces parages. Ayant à franchir le détroit, ce qui ne peut se faire sans être signalé, l'amiral espagnol estime qu'il va à un désastre et ne bougera plus de Carthagène.

Ce qui manque à tout le monde du côté des alliés, c'est, on le voit, l'initiative, l'audace, la volonté de profiter des occasions favorables ; mais c'est aussi le mot d'ordre général, la connaissance d'un plan d'ensemble auquel chacun pourra utilement essayer de collaborer. En voulant tout diriger de Paris, à une époque où les communications étaient aussi lentes, où les nouvelles aussi bien que les ordres sont transmis si difficilement, Napoléon manque une série d'occasions favorables et place constamment ses subordonnés en face de prescriptions inexécutables.

Mais l'infériorité de la direction des opérations des escadres alliées a aussi une autre cause plus générale et qui tient aux avantages stratégiques que possède toujours le bloqueur sur le bloqué. A partir du moment où l'un des deux adversaires s'est suffisamment imposé à l'autre pour l'empêcher de sortir de ses ports ou de ses rades, il a acquis la possibilité de se concentrer et d'être le plus fort là où il lui plaît de l'être, et si ce point est bien choisi, c'est celui où il pourra jouer, dans les conditions les plus favorables, tout le sort de la campagne.

Le bloqué, au contraire, ne peut jamais se concentrer si le blocus n'est pas levé, et il ne peut jamais prévoir quels éléments il pourra amener à la concentration, ni quand celle-ci aura lieu, puisque la possibilité de cet événement est entre les mains de son adversaire. Si, comme c'est le cas en 1805, il possède une escadre en haute mer, celle-ci ne peut opérer

(1) Lettres de Beurnonville, 13, 17, 18 juin (*Archives des Affaires étrangères, Espagne, an XIII*).

une jonction sans rencontrer des forces en observation devant un port, et le déblocus n'est possible que si cette escadre est plus forte que la croisière, car l'expérience a montré constamment que jamais une escadre bloquée ne peut participer à une bataille livrée en vue de sa délivrance, par suite de l'ignorance fatale où elle est de l'approche de l'escadre de secours et des lenteurs de l'appareillage.

En fixant le Ferrol comme point d'atterrissage pour Villeneuve, Napoléon choisissait le port devant lequel, après Brest, la croisière anglaise était la plus forte. Il devait donc en résulter, et il en résulta, en effet, un combat indécis. Mais, si le temps avait permis de le rendre décisif, et si même il avait été favorable aux alliés, nul doute que ces derniers n'y eussent éprouvé des avaries telles qu'ils auraient été immobilisés au Ferrol pendant un temps fort long, pendant lequel les Anglais pouvaient toujours effectuer leur grande concentration à l'entrée de la Manche.

Or, celle-ci une fois effectuée, toute la combinaison napoléonienne s'écroulait.

Les événements, dont le détail va suivre, ne seront que la preuve manifeste de cette vérité stratégique d'ordre général.

Vigo. — Le Ferrol. — La « Didon ».

Le brick le *Furet*, expédié le 27 juillet à Vigo, y portait, outre l'avis donné à Gourdon de l'arrivée de Villeneuve, un premier rapport sur le combat du 22 et la relâche imprévue qui allait retarder la jonction de l'armée combinée avec les forces du Ferrol (1).

Ainsi qu'on l'a vu, l'amiral, à son entrée à Vigo, ne trouva et ne pouvait d'ailleurs trouver, ni ordres, ni instructions, ni nouvelles. Les deux lettres qu'il écrivit, dès qu'il eut pris le mouillage, contrastent singulièrement avec les précédentes.

« Une nécessité impérieuse, irrésistible, écrit-il le 28 à « Devès (2) m'a forcé d'entrer à Vigo. *Les malheurs se sont « accumulés sur cette escadre dans une progression toujours « croissante, depuis vingt jours que je lutte contre les vents « constants de Nord-Est et d'Est-Nord-Est, à 60 lieues du cap « Finistère sans pouvoir le doubler.* »

Puis à l'ambassadeur à Madrid Villeneuve parlera (3) « du malheur qui s'est appesanti sur l'escadre depuis plus de trois semaines ». Enfin dans une troisième lettre à Decrès (4) il précisera les accidents survenus à l'escadre : l'*Indomptable* démâté de son grand mât de hune, l'*Achille* ayant 200 malades et de l'eau pour 5 jours seulement, l'*Indomptable*, l'*Intrépide* et l'*Aigle* ayant chacun plus de 150 malades; de 60 à 120 sur chacun des autres vaisseaux.

Les mesures réellement prises par Villeneuve contrastent

---

(1) Lettre à Decrès, datée du 27 juillet, à 40 lieues à l'O.-S.-O. du cap Finistère. (*Archives de la Marine*, BB^{IV}, 230-235.)

(2) A Beurnonville, le 28 juillet. (*Archives de la Marine*, BB^{IV}, 234.)

(3) A Beurnonville, le 28 juillet. (*Archives de la Marine*, BB^{IV}, 234.)

(4) A Decrès, du 28, en rade de Vigo. (*Archives de la Marine*, BB^{IV}, 230-233.)

par leur énergie avec le ton découragé de sa correspondance. Dès le 29, Gourdon reçoit au Ferrol l'avis que l'escadre va reprendre la mer et est invité à tout faire pour la rejoindre : « Je vais, lui dit Villeneuve, faire route pour le Ferrol, où il est probable qu'il y aura encore bataille ; je m'en rapporte à vous pour être sûr que vous ferez tout le possible pour y prendre part (1). » Malheureusement Gourdon n'a pas profité de l'éloignement de Calder pour se tenir sous voiles. Malgré les ordres pressants qu'il a reçus depuis longtemps, il n'est pas venu à la Corogne, et s'est borné à attendre au Ferrol même, dans une inaction complète, s'interdisant ainsi de prendre part à la bataille, qui eût été fatale si Calder était resté à son poste. Puis Villeneuve se hâte de faire de l'eau, de payer un mois de solde à toute l'escadre, grâce à la prise faite sur la *Minerve* capturée par les Espagnols ; il entasse ses malades, 800 en tout, sur l'*Atlas* qu'il se résout à laisser à Vigo, ainsi que les deux espagnols *España* et *America*, qui « ne sont pas navigables en escadre et sont faits pour tout compromettre » et, dès le 31, après quatre jours seulement, passés au mouillage, l'escadre, réduite à 15 vaisseaux, reprend la mer, malgré une tempête de Nord-Ouest. Le 31, on ne peut gagner que 5 lieues, le 1er août une saute de vent passé au Sud-Ouest permet de faire route vers le cap Finistère qu'on double dans la soirée ; le 2, Villeneuve entre dans la baie.

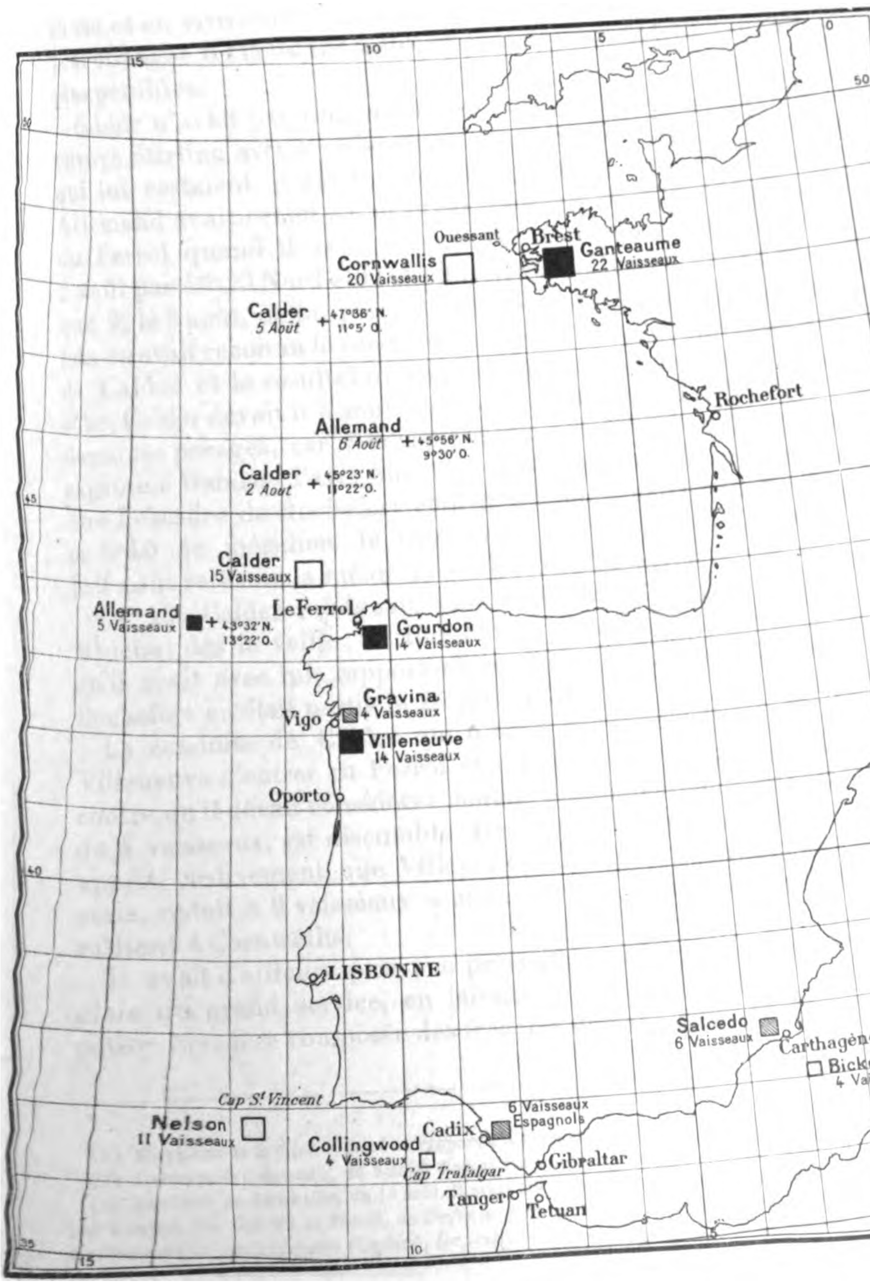
Gravina tenant la tête avec ses deux vaisseaux espagnols était déjà dans le goulet menant au Ferrol, quand un canot aborde le *Bucentaure*. Il apporte la lettre de l'Empereur datée du 16 juillet (2) interdisant : « qu'en aucun cas, notre armée entre dans le port de Ferrol ». Force est donc à Villeneuve d'ordonner à l'escadre de serrer le vent pour venir mouiller à la Corogne. Les 13 vaisseaux français exécutent cet ordre, les 2 vaisseaux espagnols sont forcés de venir au Ferrol.

Au lieu d'être réunie, l'armée est donc divisée en deux tronçons difficiles à réunir, car pour sortir du Ferrol : « il faut le vent opposé à celui qui permet d'appareiller de la Corogne ».

---

(1) Lettre de Gourdon à Decrès, du 29. (*Archives de la Marine*, BBIV, 229.)
(2) N° 8985.

Situation au 31 juillet.



Pour ceux qui ont pris ce dernier mouillage, les ravitaillements en eau et en vivres seront peu aisés, les travaux nécessaires pour changer les mâts de hune et jumeler les autres rendus plus pénibles.

Calder n'avait pas été rencontré. Le 31, en effet, il avait envoyé Stirling avec 4 vaisseaux devant Rochefort, avec les 9 qui lui restaient, il était remonté lentement vers le Nord. Allemand avait connu sa position trois fois, le 31 à 20 lieues du Ferrol quand il avait encore 14 vaisseaux avec lui, le 2 août par 45° 23 Nord et 11° 12 Ouest, quand il n'en avait plus que 9, le 5 août, enfin, par 47° 36 Nord et 11° 5 Ouest, et cette fois on avait reconnu le vaisseau le *Dragon* et su, et la présence de Calder et le résultat du combat du 22 juillet (1). De son côté, Calder devait le 6 août, connaître la présence d'Allemand dans ces parages, car il devait avoir par la frégate la *Nayad*, capitaine Dundas, l'avis que 11 vaisseaux français supposés être l'escadre de Rochefort étaient le 6 août, par 47° 56 Nord et 6° 40 du méridien de Greenwich (2). Cornwallis devait le 9 août recevoir la même nouvelle sous Ouessant.

Le 13, Calder rejoignait sous Ouessant l'escadre de la Manche; dès la veille, Stirling l'avait ralliée avec les quatre qu'il avait avec lui, rapportant la nouvelle que l'escadre de Rochefort en était partie le 25 juillet (3).

La conduite de Calder qui n'avait pas tenté d'empêcher Villeneuve d'entrer au Ferrol et qui, au moment d'une rencontre qu'il devait considérer comme probable, s'était affaibli de 4 vaisseaux, est discutable. Dans sa route vers le Nord il apprit, tardivement, que Villeneuve était entré à la Corogne, mais, réduit à 9 vaisseaux seulement, il agit sagement en se ralliant à Cornwallis.

Il avait d'ailleurs pris une précaution qui rendit aux Anglais un grand service, en laissant à l'Ouest du Ferrol une petite croisière composée des frégates *Phœnix*, *Nayad*, *Iris* et

(1) Rapport de la *Gloire*, joint au rapport d'Allemand.

(2) Lettre de Cornwallis, du 9 août. Record Office, Channel fleet.

(3) Lettres de Cornwallis, du 13 août. Il avait été à un moment réduit à 15 vaisseaux, par l'envoi du *Goliath* au Ferrol, du *Defense* et du *Zealous* à Calder, du *Terrible* et du *Raisonnable* en Angleterre (Leyland, *loc. cit.*). — Après la jonction, le *Hero* fut aussi envoyé se réparer.

du vaisseau *Goliath* (1), auxquels se joignit ensuite le *Dragon*. C'est par ces navires qu'on sut l'arrivée de Villeneuve à la Corogne ; de plus, ce devait être à eux qu'on dut la capture de la frégate française la *Didon*, capture qui eut, comme on le verra plus loin, de graves conséquences.

Dès son arrivée devant le Ferrol, le 1er août, par 3° 32 Nord et 7°25 Ouest de Greenwich, le *Goliath* avait enlevé le brick de 18 canons le *Faune* (2).

Quant à Allemand arrivé le 6 août à son second rendez-vous par 45°56 Nord et 9°30 Ouest et tenu d'y rester jusqu'au 15 par ses instructions, il avait manqué d'audace en n'essayant pas le 29 ou le 30 juillet d'entrer au Ferrol, malgré la présence de Calder devant ce port. De la marche de cet amiral jusque dans ses environs, il conclut hâtivement aussi, qu'on lui donnait la chasse. La vue, le 9 août, d'une frégate ennemie qu'il ne peut atteindre (3), acheva de le persuader qu'il était en danger. Il se résolut donc à abréger la station qui lui était prescrite, et le 11 août au soir il fit route pour Vigo, où il devait arriver le 16.

On verra plus loin les conséquences de cette décision et les fâcheuses méprises qui marquèrent ce voyage.

Rappelons, enfin, que Nelson était, le 2 août, à hauteur de Lisbonne. Forcé par les vents, qui soufflaient avec persistance de la partie Nord, de louvoyer constamment, il poussa sa bordée dans le Nord-Ouest jusqu'au delà du 15° de longitude Ouest, et se trouva par suite beaucoup trop loin des côtes d'Espagne pour avoir les moindres nouvelles des événements.

Le 15 août, seulement, ses 11 vaisseaux rallièrent l'armée de Cornwallis qui se trouva forte de 40 vaisseaux.

La concentration totale était faite au point décisif marqué par l'Amirauté anglaise. Bien qu'elle dût subsister peu de temps, elle avait été opérée au moment même où elle aurait pu être nécessaire.

---

(1) Envoyé directement par Cornwallis.

(2) Lettre du capitaine Barton à Cornwallis. (Leyland.)

(3) Il avait été observé le 5 par l'*Œolus*, frégate de 32, le 8 au soir par la *Nayad*, envoyée par Cornwallis. Lettre de cet amiral, du 9 août (Leyland), qui avait été prévenu aussi par l'*Iris*, grâce à un renseignement donné par un navire portugais. (Lettre du capitaine Dundas, du 8 août, Leyland).

Dès son arrivée à la Corogne, Villeneuve avait reçu la lettre impériale du 16 juillet (1), lui prescrivant de : « se rendre maître du Pas de Calais, ne fût-ce que pendant quatre ou cinq jours ». Ces instructions, comme le dit justement Decrès dans la lettre qui les accompagnaient (2) « étaient nouvelles » et elles laissaient à l'amiral une initiative considérable puisqu'il était libre d'opérer : « soit en réunissant les escadres de Rochefort et de Brest, soit en réunissant seulement notre escadre de Brest, soit en réunissant notre escadre de Rochefort et doublant avec cette escadre l'Écosse et l'Irlande pour faire notre jonction avec l'escadre hollandaise du Texel (3) ».

Mais Decrès avait ajouté des conseils ou des prescriptions difficiles à mettre en pratique.

« L'intention de l'Empereur, disait-il, était que vous par-
« vinssiez à Berteaume sans combat. Si vous êtes obligé de
« combattre, il serait important de ne livrer la bataillle que
« le plus près possible de Brest, afin que l'amiral Ganteaume
« en soit prévenu et puisse vous secourir. » Et cependant il fait remarquer que l'ennemi doit craindre de s'éloigner de Brest, soit qu'il risque de manquer Villeneuve, soit que pendant son absence, Ganteaume ne s'échappe.

On ne doit pas mouiller à Brest, mais entrer immédiatement dans la Manche. Enfin, « *l'Empereur a prévu le cas, où*
« *par des événements que l'on ne peut calculer, la situation*
« *de l'armée ne nous permettrait pas d'entreprendre l'exécu-*
« *tion de ses desseins qui auraient une si grande influence*
« *pour le sort du monde et, dans ce cas seulement, l'Empe-*
« *reur veut réunir à Cadix une masse de forces importantes.*

En même temps, on remettait à Villeneuve les deux lettres de Decrès, en date des 18 et 20 juillet. Or, la première prévoit le cas où Allemand ne pourrait être rallié, et contient une copie des instructions données à ce capitaine le 17, en vertu desquelles, ou bien il attendra à Rochefort, ou bien, ayant appareillé et n'ayant pas trouvé Villeneuve au Ferrol,

---

(1) N° 8985.
(2) De Fontainebleau, 16 juillet. (*Archives de la Marine*, BB^IV, 230-251.)
(3) 5 au Texel, 4 à Helwoet-Sluys.

il aurait toute liberté, après le 13 août (25 thermidor), *pour une croisière indépendante*. La seconde annonce le départ de la division de Rochefort le 17 juillet et sa station probable, du 29 juillet au 3 août, à 40 lieues à l'Ouest du Ferrol, puis jusqu'au 13 août par 46°56 de latitude Nord et 9°30 de longitude Ouest. On se souvient que Decrès a commis la grave omission de ne pas faire connaître à Villeneuve qu'Allemand doit, après le 13 août, se porter à Vigo.

A la date où l'on était arrivé et dans l'état des renseignements qu'il avait reçus, le seul espoir qui pût rester à Villeneuve pour retrouver Allemand était de le faire chercher au *second point de rendez-vous*, *c'est-à-dire à hauteur de Rochefort*.

En conséquence, Villeneuve se décida à expédier la *Didon* et, dès le 4 août (1), il ordonna au capitaine Milius de mettre à la voile.

Malheureusement la frégate n'était pas prête à mettre immédiatement à la voile, pas plus, d'ailleurs, que l'escadre qui embarquait son eau et ses vivres. Les vents s'opposaient, en outre, à la sortie de la rade. On attendit donc jusqu'au 6, avant de faire partir la *Didon*.

---

(1) Ordre au capitaine Milius :

Ordre à la « Didon ».

16 thermidor (4 août), en rade de la Corogne.

M. Milius, capitaine de frégate commandant la *Didon*, appareillera le plus tôt possible de la rade de la Corogne et se dirigera sur le point de croisière de *46°56 Nord et 9°30 Ouest*. Sur ce parage, il doit rencontrer l'escadre de Rochefort, commandée par M. Allemand, capitaine de vaisseau, et composée de 5 vaisseaux de ligne, 2 ou 3 frégates et 1 brick.

Le capitaine Milius informera le commandant Allemand de l'arrivée de l'escadre combinée sur le Ferrol, lui remettra les dépêches ci-jointes et se rangera sous son commandement.

Dans le cas où, après avoir parcouru ce point de croisière pendant vingt-quatre heures, il n'aurait pas connaissance de l'escadre du commandant Allemand, M. Milius ferait aussitôt route pour rallier l'escadre sur le Ferrol..... Si elle était partie, il trouverait des ordres sur sa destination ultérieure..... Si, par l'effet des chasses qu'il pourrait éprouver de la part de l'ennemi, M. Milius ne pouvait pas rejoindre l'escadre soit au Ferrol, soit à la mer, il chercherait à rentrer dans un port de France, celui de Lorient devant être préféré à tout autre.

M. Milius est prévenu que le commandant Allemand ne doit tenir la croisière qui lui est ordonnée que jusqu'au 25 thermidor (13 août).

Dans l'intervalle, l'amiral reçut des communications importantes :

1° La lettre de l'Empereur à l'amiral Gourdon, en date du 27 juillet.

Celle-ci prescrit :

a) De rechercher Allemand *d'après ses instructions* (ce qui veut dire les lettres de Decrès du 18 et du 20 juillet).

b) Si Villeneuve n'est pas arrivé le 8 août, d'aller le chercher à *Cadix* en y envoyant le *Régulus* une fois que ce vaisseau sera arrivé à Vigo.

c) De laisser au Ferrol l'avis à Villeneuve de se porter sur *Cadix* pour y faire sa jonction et poursuivre, en outre, sa mission dont le but n'a pas changé ;

2° Un avis, donné par Beurnonville à Jourdan, de Madrid, en date du 29 juillet, reçu probablement le 2 au Ferrol, de l'arrivée de Nelson, avec 11 vaisseaux, le 20, à Gibraltar et de sa rentrée dans l'Océan le 26.

Par la première de ces lettres (1), peut-être aussi par l'annonce de l'arrivée à Vigo, le 5, du lieutenant Gauthier, aide de camp du ministre de la marine, Villeneuve put *deviner*, qu'après le 25 thermidor (13 août), et non le 15 (3 août), Allemand viendrait à Vigo. Toutefois, il peut se faire qu'une lettre non retrouvée du Ministre, et qui n'est pas mentionnée sur le registre de correspondance (2), ait expliqué la situa-

---

(1) Le 6 août, Villeneuve écrit : Le contre-amiral Gourdon me fait passer mes dépêches du 28 qui me fixent sur la route que doit tenir l'escadre de Rochefort. J'expédie sur-le-champ la frégate la *Didon* pour lui donner avis de l'arrivée des escadres combinées au Ferrol, avec ordre de les rallier. Dans le cas où elle me trouverait parti, je lui laisserai des instructions sur la route que je dois tenir..... ».

(2) Voici la copie de ce registre pour le moment considéré :

Envoi simple d'instructions de Sa Majesté en date du 7 thermidor.

Présumant qu'il est à Cadix, il lui est ordonné de n'y rester que quatre jours, de se porter sur le Ferrol, d'y rallier les 15 vaisseaux français et espagnols, ensuite de se diriger sur Brest, d'y rallier l'amiral Ganteaume et de se rendre devant Boulogne ; il lui est recommandé de tâcher de rallier le commandant Allemand.

22 thermidor (10 août).

L'Empereur compte que malgré le combat du 9 thermidor et sa relâche à Vigo, il aura continué de remplir sa mission, et ce conformément aux ordres du 7 thermidor.

Instructions de l'Empereur du 25 thermidor (13 *août*).

Ordre itératif de se rendre devant Boulogne.

tion. Elle ferait alors comprendre le post-scriptum qui fut ajouté, le 6 août, à l'ordre donné le 4 au commandant de la *Didon*.

« *P.-S.— De nouvelles dépêches* (?) de Son Excellence le Ministre de la marine m'apprennent que le commandant Allemand, *après l'époque du 25 thermidor* (13 août), doit se présenter devant Vigo et y prendre langue. Le capitaine Milius prendrait également cette direction dans l'espérance de le joindre. Le capitaine Milius peut rencontrer à la mer le vaisseau le *Régulus*, commandé par le capitaine Lhermite; il se joindra à lui et lui donnera communication des présentes instructions et l'éclairerait dans sa marche pour rallier l'armée combinée. »

Le texte de l'avis, que la frégate la *Didon* dut porter à Allemand, n'a pas été conservé, mais il paraît à peu près sûr que la lettre suivante, qui fut le surlendemain adressée à Vigo, au lieutenant Gauthier, avec ordre de la remettre à l'arrivée d'Allemand, en fut la copie à peu près textuelle.

Au capitaine Allemand, en rade de Vigo.

En rade de la Corogne, le 20 thermidor (8 août) an XIII (1).

« Je vous ai expédié, M. le commandant, la frégate la « *Didon, pour vous donner avis de l'arrivée sur le Ferrol de* « *l'escadre combinée, au-devant de laquelle vous avez été* « *détaché*. Je vous préviens que je suis au moment de partir « pour suivre la destination qu'il a plu à Sa Majesté de « donner à toutes ses forces combinées rassemblées sur ce « point. Je dois donc vous informer de la route que je dois « prendre, *mais que les circonstances, néanmoins, peuvent* « *faire changer. Si votre réunion ne peut se faire devant le* « *Ferrol, et que vous soyez informé que les forces combinées* « *en sont parties, vous vous dirigerez pour aller à Brest en* « *allant atterrir sur Penmark. Dans le cas où j'éprouverais* « *quelques contrariétés pour suivre cette route*, MA DESTINATION « DÉFINITIVE SERAIT LE PORT DE CADIX, *où vous devez également* « *vous rendre, mais en ayant soin d'éviter le cap Saint-Vin-*

(1) *Archives de la Marine*, BB^IV, 230.

« *cent* (1), *où probablement l'ennemi tient une croisière;*
« arrivé à Cadix, vous y recevrez de nouvelles instructions,
« celles-ci annulant, par ordre de Sa Majesté, toutes celles
« que vous pourriez avoir reçues précédemment.

VILLENEUVE (2). »

Le 6 août, à 5 h. 15 du soir, la *Didon* mit à la voile par joli frais du Nord-Est.

Elle fit route au Nord-Ouest jusqu'au matin où on aperçut plusieurs bâtiments; le cap fut pris au Nord et en peu d'heures les navires anglais furent perdus de vue.

Le 20 (8 août), à environ 20 lieues au Nord-Ouest du cap Finistère, la *Didon* fut obligée de prendre chasse au Sud-Ouest pour éviter un gros vaisseau de guerre qui venait sur elle à toutes voiles. Il ne leva la chasse qu'à la nuit. Le vent étant très inégal et soufflant toujours de la partie Nord-Est, on gouverna successivement à différentes aires de vent pour cacher la route et éloigner l'ennemi. Le lendemain matin, ne voyant personne à l'horizon, on reprit les amures à tribord.

Le 21 (9 août), plusieurs bâtiments neutres furent visités, mais rien pouvant éclairer sur l'objet de la mission ne fut recueilli.

Le 22 (10 août), éprouvant les mêmes contrariétés que les jours précédents, et le terme de la croisière approchant, le capitaine Milius eut connaissance, à 5 heures du matin, se trouvant par 43°16 de latitude Nord et 14 degrés de longitude Ouest, d'une voile.

Ce navire vint droit sur la *Didon*, qui prit d'abord chasse, puis à 9 heures accepta le combat. C'était la frégate anglaise de 44 canons, le *Phœnix* (3).

D'après le rapport du capitaine Baker, commandant le *Phœnix* (4), le combat dura trois heures, à portée de pistolet.

---

(1) Cette phrase est caractéristique, elle se trouve dans les lettres impériales du 26 germinal, à Allemand, et du 27, à Gourdon.

(2) Cette lettre arriva le 12 à Vigo. Lettre du lieutenant Gauthier, 14 août. (*Archives de la Marine*, BB^IV, 233.)

(3) *Archives de la Marine*, BB^IV, 232. Rapport du capitaine Milius.

(4) Lettre du 13 août à Cornwallis (Leyland).

La frégate anglaise, s'efforçant toujours de garder l'avantage du vent pour empêcher la *Didon* de s'échapper, fut souvent prise d'enfilade et souffrit beaucoup grâce aux habiles manœuvres du capitaine Milius, auquel son adversaire rendit pleinement hommage. Les deux navires s'abordèrent et restèrent attachés pendant trois quarts d'heure, mais les attaques des Français furent repoussées. Complètement démâtée, criblée de boulets (1), la *Didon* amena son pavillon, ayant perdu 27 tués et 44 blessés. Les Anglais avaient de leur côté 12 tués et 28 blessés.

Ainsi s'évanouissait le dernier espoir qui restât de joindre à l'armée combinée la division de Rochefort. La *Didon* ne paraît pas être allée jusqu'au point de rendez-vous, mais Allemand y était et, ni ses éclaireurs ni lui, n'avaient rien vu.

(1) « She became and perfect wreck ». (Capitaine Baker, cité par Leyland.)

Le séjour à la Corogne.

A peine arrivé au mouillage de la Carogne, Villeneuve s'était rendu au Ferrol pour communiquer à Gravina les instructions qu'il venait de recevoir. L'un et l'autre furent d'accord pour estimer dangereux le plan qu'ils avaient à suivre. Tout en se déclarant prêt à suivre son collègue avec son dévouement chevaleresque habituel, Gravina fit remarquer (1) que depuis soixante jours que l'armée avait quitté la Martinique les Anglais avaient eu le temps d'être prévenus. « A présent, disait-il, l'ennemi connaît nos forces..., en sortant d'ici, ils pourront nous donner le combat et nous proportionner (*sic*) un second combat avant notre atterrage à Brest et détruire le plan de la campagne, qui certainement était le plus beau et le plus intéressant, et qui très probablement aurait réussi si nous étions arrivés au Ferrol vite et sans être attardés, réunir les forces d'ici et continuer notre marche. Mais malheureusement notre très long voyage a donné le temps aux ennemis de se prévenir, de renforcer leurs croisières et de prendre leurs mesures. »

Les objections de Villeneuve étaient les mêmes. La lenteur du voyage avait épuisé les vivres et donné aux Anglais le temps de parer au danger. « Si, disait-il (2), comme je devais l'espérer j'eusse fait un trajet prompt de la Martinique au Ferrol, que j'eusse trouvé l'amiral Calder avec six vaisseaux ou au plus neuf, que je l'eusse battu et, après avoir rallié l'escadre combinée ayant encore un mois et demi de vivres et de l'eau, j'eusse fait ma jonction à Brest et donné cours à la grande

---

(1) Lettre du 3 août. (*Archives de la Marine*, BB^{IV}, 233.)
(2) Lettre du 7. (*Archives de la Marine*, BB^{IV}, 230-252.)

expédition, je serais le premier homme de France. Eh bien, tout cela devait arriver, je ne dis pas avec une escadre excellente voilière, mais même avec des vaisseaux très ordinaires. J'ai éprouvé dix-neuf jours de vents contraires, la division espagnole et la mienne faisaient arriver tous les matins de quatre lieues, quoique la plupart des vaisseaux fussent la nuit sans voiles; deux coups de vent du N.-E. nous ont avariés, parce que nous avons de mauvaises voiles, de mauvais gréements, de mauvais officiers, de mauvais matelots. L'ennemi a été averti, il s'est renforcé, il a osé venir nous attaquer avec des forces numériquement bien inférieures, le temps l'a servi. Pas exercés aux combats et aux manœuvres d'escadres, tous les capitaines dans la brume n'ont suivi d'autre règle que de suivre leur matelot d'avant, et nous voici la fable de l'Europe. »

Tout cela, c'est pour le passé. En ce qui concerne le présent, « l'ordre positif de ne pas entrer au Ferrol achève de mettre des entraves au ravitaillement de l'escadre et à sa jonction..... A la Corogne, on ne trouve rien, pas même la possibilité de débarquer les malades..... l'amiral Gourdon est dangereusement malade ».

Cependant on se met à l'œuvre. Du 3 au 7 août, on arrive à embarquer 45 jours de vivres par vaisseau et à faire toute l'eau nécessaire. Mais les rations sont déjà réduites d'un quart depuis un mois et demi et il reste prescrit de garder ce taux très faible. On avait obtenu pour plusieurs vaisseaux des mâts de hune. Il faut renoncer à les transporter à la Corogne et plusieurs navires doivent s'en passer.

Quelles sont alors les intentions de Villeneuve ?

Très justement, semble-t-il, il abandonne tout projet de passer par le nord de l'Irlande et de l'Écosse (1); les vaisseaux sont trop peu approvisionnés, leurs gréements sont trop faibles, leurs manœuvres trop médiocres pour tenter cette longue et pénible navigation dans des mers aussi dures.

Le 3 août, Villeneuve annonce que son projet est, soit d'entrer à Brest, soit de donner dans la Manche en trompant

(1) Lettre du 3 août, citée par l'amiral Jurien de la Gravière.

la surveillance de l'ennemi et en serrant le cap Lizard, quitte à aller à Cadix, s'il n'y a pas moyen de faire autrement.

Le 6, huit vaisseaux anglais étant signalés devant le Ferrol, Villeneuve dit : « Je vais partir, mais je ne sais ce que je ferai. Huit vaisseaux se tiennent en vue de la côte, à huit lieues; ils profiteront de la leçon donnée à l'amiral Orde ; ils nous suivront, je ne pourrai les joindre et ils iront se rallier aux escadres devant Brest, ou devant Cadix suivant que je ferai route pour l'un ou l'autre de ces ports..... » Cependant « les vents paraissant s'établir à l'Est et favoriser la sortie de l'escadre du Ferrol, je vais dès ce soir faire tenir les vaisseaux pour sortir moi-même de la Corogne, et, en quelque état qu'ils se trouvent, je mets à la mer pour me présenter devant Brest..... Si je sors d'ici et que l'escadre ne puisse sortir du Ferrol, je mouillerai à la baie d'Arès d'où, avec un vent du N.-E., nous pouvons tous appareiller simultanément. »

La journée du 7 ayant été perdue, le 8, les vaisseaux ancrés à la Corogne sortent de la baie et mouillent en dehors à cause des vents contraires (1). Le lendemain, nouvel appareillage ; on ne peut gagner qu'un mille.

Le 10 enfin, tout le monde parvient à sortir de la Corogne et, grâce au vent du N.-E., 5 vaisseaux français et 8 espagnols sortent de la baie. « L'escadre du Ferrol fait sa jonction, écrit Villeneuve, je pars. Je me dirigerai suivant les circonstances sur Brest ou sur Cadix. Les ennemis nous observent de trop près pour pouvoir leur dissimuler ma marche..... » Malheureusement vers midi le vent tombe avant que les trois derniers vaisseaux espagnols aient pu franchir le goulet. Force est donc de venir au mouillage dans la baie d'Arès.

Cette opération se fait fort mal. L'inexpérience des officiers et des équipages s'affirme une fois de plus. « Tous les vaisseaux français et espagnols se sont abordés en mouillant. » De plus, le nombre des malades a encore augmenté : l'*Algésiras* en a 114, l'*Achille* 75. Il faut leur donner l'équipage de

(1) Journal de Reille, *loc. cit.*

la frégate la *Sirène*, qui est sacrifiée et chargée de conduire les malades à terre après le départ.

Néanmoins il manque 2,060 matelots au complet de l'escadre (1). On se décide aussi à abandonner au Ferrol le mauvais vaisseau *Saint-Julien*, qui doit être remplacé par le *Saint-Ildefonse*.

Pendant la journée du 11, le vent soufflant de l'Est empêcha toute sortie. L'armée dut s'enfoncer un peu plus dans la baie d'Arès pour se mettre à l'abri. Le 12, même vent et calme plat, il est impossible soit de rallier les trois retardataires, soit de prendre la mer. Mais le 13, le vent passe à l'Est; avant midi, les trois derniers vaisseaux restés au Ferrol rejoignent et à 2 heures toute l'armée est sous voile.

Voiçi quelle était, à ce moment, sa force.

En ce qui concerne l'escadre française :

Le vaisseau l'*Atlas* était demeuré à Vigo.

Les frégates la *Sirène*, la *Revanche*, la *Guerrière*, au Ferrol.

La *Didon*, partie en mission était prise.

Il restait :

VAISSEAUX :

Bucentaure.
Formidable.
Neptune.
Indomptable.
Pluton.
Scipion.
Swiftsure.
Mont-Blanc.
Intrépide.
Bervick.
Fougueux.
Redoutable.
Argonaute.
Duguay-Trouin.
Héros.
Achille.
Algésiras.
Aigle.

FRÉGATES :

Rhin.
Hermine.
Cornélie.
Hortense.
Thémis.

Furet, brick.
Argus.
Observateur, rallie au Ferrol.
Téméraire, goélette, rallie au Ferrol.

C'étaient donc 18 vaisseaux, 5 frégates, 3 corvettes.

(1) Lettre de Villeneuve.

Quant aux Espagnols, des six vaisseaux partis de Cadix, le 10 avril, il n'en restait plus que deux :

Le *Terrible* et l'*Argonaute*.

Deux avaient été pris : *Saint-Raphaël* et *Firme ;* deux laissés à Vigo : *España* et *America*.

Il sortait du Ferrol :

Le *Prince-des-Asturies*	112	canons.
Le *Neptune*	80	—
Le *Saint-Jean-Népomucène*	74	—
Le *Saint-François-d'Assise*	74	—
Le *Monarque*	74	—
Le *Saint-Augustin*	74	—
Le *Saint-Ildephonse*	74	—
Le *Saint-Fulgencio*	74	—
Le *Montanez*	74	—
La corvette *Mercurio*	»	»
La frégate la *Flore*	34	—
La corvette *Indagora*	»	»

Ce qui portait l'appoint fourni par les Espagnols à 11 vaisseaux, 1 frégate et 1 corvette.

Le total de l'armée combinée était donc de :

29 vaisseaux, 6 frégates, 4 corvettes.

La navigation.

Pendant l'après-midi du 13 août, par un vent très frais de N.-E., l'armée combinée courut dans l'Ouest jusque vers 6 heures du soir. A cette heure, « un bâtiment de guerre ayant été vu au vent » ou, comme le dit Villeneuve « des vaisseaux et des frégates », le cap fut pris vers le N.-N.-E. dans la direction du cap Prior (1). A 2 heures du matin, la route fut de nouveau prise vers le N.-O.

Vers 11 heures, les chasseurs signalèrent 14 voiles dans le N.-E. et à 2 heures du soir une frégate avancée vit 8 voiles dans le N.-O. (2).

Quels étaient les deux vaisseaux et les frégates vus le 13. Ce ne pouvait être que le *Goliath*, le *Dragon* et les frégates *Nayad* et *Iris* (3), car le *Phœnix* était plus au Nord et ramenait la *Didon* prisonnière. Quant aux 8 vaisseaux, signalés le 14, c'était sûrement Allemand.

En effet, nous avons laissé ce chef de division se préparant, le 11 août, à quitter son rendez-vous par 46°56 de latitude Nord et 9°30 de longitude Ouest, pour se porter vers Vigo.

---

(1) Journal de Reille.

(2) Journal de Reille. Villeneuve se borne, à ce sujet, à quelques mots peu précis et peu clairs.

A bord du vaisseau le *Bucentaure*, en rade de Cadix, le 4 fructidor (22 août) an XIII.

Monseigneur,

J'ai l'honneur d'informer Votre Excellence, qu'étant parti de devant le Ferrol, le 25 thermidor (13 août), j'ai été observé le même jour et le lendemain par des frégates et deux vaisseaux de ligne ennemis, que j'ai fait chasser par les meilleurs voiliers de l'armée sans qu'ils aient pu en approcher.

(*Archives de la Marine*, BB^IV, 230-261.)

(3) L'*Iris* signala le 13 la sortie de l'armée combinée.

Le 14 au matin, il était dans le N.-O. du Ferrol, à un relèvement qui le plaçait tout à fait dans les environs de l'armée combinée. Il y a donc les plus grandes chances pour que ce fût la division de Rochefort que signalèrent les éclaireurs de Villeneuve, mais ce qui est singulier, des deux côtés on se considéra comme ennemi.

« *Le* 26 (14 *août*), *à* 4 *heures du matin*, dit en effet Allemand, *me trouvant par la latitude de* 45°39 *et la longitude de* 13°31, *je vis* 3 *bâtiments à trois mâts à* 3 *lieues* « *au N.-E., lit du vent, je les supposais bâtiments de guerre.* « *Le* Jemmapes *me les signala suspects ; ils étaient trop au* « *vent pour les chasser et je suis trop pressé de me rendre à* « *Vigo prendre des nouvelles certaines de l'escadre com-* « *binée.* »

Or, dans la journée du lendemain, l'*Armide* devait envoyer à Allemand, alors entre le cap Finistère et Vigo, les renseignements recueillis sur une goélette portugaise, l'*Hercule*, annonçant avec certitude que l'armée combinée, forte de 37 à 38 bâtiments, était aux environs du Ferrol et que le 12 encore trois de ses vaisseaux sortaient seulement de ce port. Aucun doute n'était possible et l'on a peine à comprendre pourquoi, après cette nouvelle si précieuse, Allemand persista à aller à Vigo où il était certain de n'y plus trouver personne.

Dans la nuit du 14 au 15, l'armée combinée et la division de Rochefort avaient dû passer tout près l'un de l'autre.

Villeneuve avait en effet couru toute la journée du 14 dans l'O.-N.-O. Il fit de même le 15, le vent ne changeant pas et étant assez fort pour que le vaisseau espagnol *Saint-François-d'Assises* perdit son mât de hune. On vit et on chassa quelques navires neutres, et on coula un bâtiment marchand anglais. Vers le soir, l'*Hortense* aperçut un vaisseau de guerre en remorquant un autre. C'était, comme on le sut plus tard (1), la *Didon* prisonnière, escortée du *Phœnix* et du *Dragon*, qui mollement chassés purent facilement se tenir à distance. Mais toujours prompt à accueillir les renseignements défavorables, Villeneuve accepta la nouvelle donnée par un navire mar-

(1) Villeneuve sut que c'était bien la *Didon*. Voir son journal.

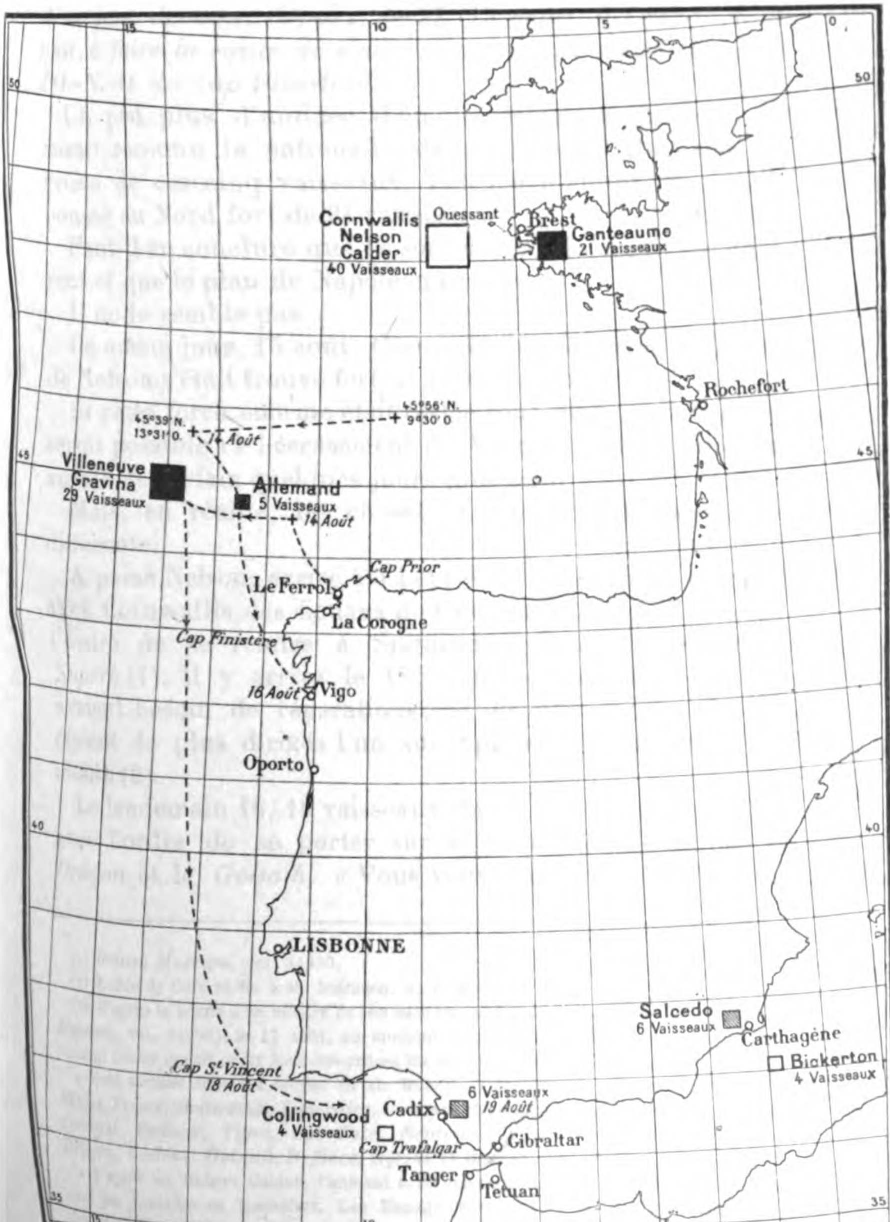
chand que le vaisseau et la frégate britanniques signalés près de lui faisaient partie d'une escadre de 25 vaisseaux qu'il crut lancée à sa poursuite.

Tels furent les faits de cette journée décisive du 15 août dans laquelle Villeneuve allait se décider à abandonner toute tentative pour s'acquitter des ordres qu'il avait reçus. Sans autre raison que les renseignements vagues qui lui arrivaient, sans chercher à vérifier la nationalité de l'escadre qu'on lui signalait dans ses environs et qui, si elle n'avait pas été amie, comme elle l'était, lui eût été si inférieure en nombre qu'un succès facile aurait dû le tenter, à l'entrée de la nuit il donna l'ordre de mettre le cap au Sud.

« ..... Ayant trouvé à la mer des vents du N.-E. établis, écrit Villeneuve le 22 août, et ayant poussé ma bordée dans l'O.-N.-O. toute la journée du 26 (14) et du 27 (15), sans apparence de changement, *ne pouvant avoir aucune confiance dans l'état d'armement de mes vaisseaux, dans leur marche et dans l'ensemble de leur manœuvre, la réunion des forces de l'ennemi, la connaissance qu'il avait de toutes mes démarches depuis mon arrivée sur la côte d'Espagne, ne me laissaient aucune espérance de pouvoir remplir le grand objet auquel l'armée navale était destinée. En luttant plus longtemps contre les vents contraires, j'allais éprouver des dommages irréparables et des séparations inévitables.* »

« *Le vaisseau espagnol le* Saint-François-d'Assise, *ayant déjà cassé son grand mât de hune, convaincu que l'état des choses était essentiellement changé depuis l'émission des ordres de Sa Majesté Impériale et Royale, qui, en dirigeant la meilleure partie de ses forces navales sur les colonies avait eu pour objet de diviser celles de l'ennemi, en attirant son attention sur ses possessions éloignées pour pouvoir le surprendre et le frapper au cœur par leur retour subit en Europe et leur réunion combinés; que ce plan n'ayant pas réussi et se trouvant même décelé par le temps qui s'était écoulé et par les calculs auxquels la marche des escadres a donné lieu, l'ennemi s'était évidemment mis en mesure de le faire échouer et que la réunion de leurs forces, en ce moment, était plus considérable que dans aucune des circonstances précédentes, et telle qu'elle pouvait s'opposer avec supériorité aux forces réunies de Brest et du Ferrol; ne prévoyant donc aucune chance de succès dans*

Situation au 15 août.



l'état de choses ET CONFORMÉMENT A LA DÉPÊCHE DE VOTRE EXCELLENCE DU 27 MESSIDOR (16 JUILLET) *je me suis déterminé, le troisième jour de mon départ, le* 27 (15 *août*), *à l'entrée de la nuit, à faire la route de Cadix, étant encore à* 80 *lieues dans l'O.-N.-O. du cap Finistère.* »

Un peu plus d'audace d'un des éclaireurs français qui aurait reconnu la nationalité de la division d'Allemand, et, grossi de ces cinq vaisseaux, Villeneuve aurait sans doute poussé au Nord fort de 34 vaisseaux.

Faut-il en conclure que le sort du monde aurait été différent et que le plan de Napoléon réussissait?

Il ne le semble pas.

Ce même jour, 15 août, Cornwallis renforcé de Calder et de Nelson s'était trouvé fort de 40 vaisseaux.

Si cette force énorme était restée concentrée, nul doute ne serait possible et l'écrasement de Villeneuve sous Ouessant aurait été certain quelques jours plus tard.

Mais, en réalité, les choses se passèrent de façon fort différente.

A peine Nelson, arrivé à 3 heures du soir, avait-il échangé avec Cornwallis des signaux de reconnaissance qu'il recevait l'ordre de se rendre à Spithead avec le *Victory* et le *Superb* (1). Il y arriva le 18; deux autres vaisseaux qui avaient besoin de réparations; le *Repulse* et le *Belle-Isle* étaient de plus dirigés l'un sur Spithead, l'autre sur Plymouth (2).

Le lendemain 16, 18 vaisseaux étaient donnés à Calder (3) avec l'ordre de se porter sur le Ferrol et d'y rallier le *Dragon* et le *Goliath*. « Vous vous efforcerez, disait Corn-

---

(1) *British Museum*, vol. 34930.

(2) Lettre de Cornwallis à M. Marsden, du 16 août.

(3) D'après la lettre d'un officier de son escadre, capitaine Hallowell du *Tigre* (*British Museum*, vol. 34930), le 17 août, au moment où il allait quitter l'armée principale, l'amiral Calder devait avoir sous ses ordres les navires suivants :

« Nous partons sous les ordres de sir Robert Calder, avec les vaisseaux *Prince-of-Wales, Prince, Britannia, Temeraire, Canopus, Conqueror, Swifstsure, Leviathan, Donegal, Spencer, Tigre, Spartiate, Neptune, Orion, Polyphemus, Revenge, Dragon, Zealous, Goliath, Defence, Syrius* et *Basilic*.

« D'après sir Robert Calder, l'ennemi a 25 vaisseaux français au Ferrol, car il a été joint par l'escadre de Rochefort. Les Espagnols en ont 13 ou 14. Le *Dragon* et le *Goliath* seront ralliés en route. »

wallis (1), de nous renseigner le plus tôt possible, d'empêcher l'ennemi de mettre à la voile ou de leur barrer la route. Si, à votre arrivée, vous apprenez qu'une partie des vaisseaux adverses sont partis et si vous n'êtes pas en force pour les attaquer, vous bloquerez ceux qui seront demeurés au Ferrol avec une force appropriée et vous m'enverrez sous Ouessant le reste de vos vaisseaux. La *Naiad*, l'*Iris* et la *Nimph* ont été envoyés par moi à la découverte ; vous les garderez pour m'envoyer vos renseignements. »

De plus, dès le 19, Cornwallis, prévenu par la *Naiad* que Villeneuve était sorti du Ferrol, avait renvoyé cette frégate et en outre le *Hasard* à Calder avec l'ordre « de se mettre à la poursuite de l'ennemi, au lieu d'aller au Ferrol, et de l'attaquer (2) ».

Tel fut ce détachement, souvent critiqué, et que Napoléon affecta de considérer comme une « chance unique » qu'aurait manquée Villeneuve.

Certes, la situation de Cornwallis serait devenue très grave si Calder, dans sa marche vers le Sud, et Villeneuve, s'il avait fait route au Nord, ne s'étaient pas rencontrés. Mais l'événement devait prouver que les dix-sept vaisseaux qui restaient à l'escadre de la Manche étaient très suffisants pour maintenir le blocus de Brest.

Le 7 août, Ganteaume reçut en effet la nouvelle de l'arrivée de Villeneuve à Vigo, en route pour le Ferrol (3). L'ordre tant de fois donné déjà de venir mouiller à Bertheaume devenait donc urgent à exécuter. Mais au lieu d'invoquer la véritable raison qu'il avait pour ne pas le faire, c'est-à-dire qu'un combat ne pouvait manquer d'en résulter, Ganteaume invoqua une série de motifs contradictoires. Le 7, ce sont les vents d'Ouest ; le 9, c'est le calme, bien que le vent soit au N.-E. et que l'ennemi n'ait plus que 15 vaisseaux. Dans les jours suivants, les vigies signalent, en les exagérant souvent, les renforts reçus par les Anglais. Pourtant le 15 elles signalent très exactement la présence sous Ouessant de

---

(1) Ordre du 16. (Leyland, n° 581.)

(2) Lettre de Cornwallis à Marsden du 16 août. (Leyland.)

(3) Il avait été prévenu par une dépêche de Gourdon. Lettre de Ganteaume à Decrès, du 7 août. (*Archives de la Marine*, BB^{IV}, 224.)

40 vaisseaux. Le 20 enfin arrive une dépêche de l'Empereur qui ne permet plus d'hésiter :

« Êtes-vous mouillé à Bertheaume ? dit Napoléon (1)..... « J'espère que vous sentez l'importance du moment et que « vous connaissez ce que j'ai le droit d'attendre. » Ganteaume se décida donc et, le 21 au matin, toute son armée forte de 20 vaisseaux, 5 frégates et 3 corvettes vint mouiller entre Camaret et Bertheaume.

L'événement allait prouver une fois de plus que l'on ne pouvait garder ce poste sans une bataille, et qu'alors, il valait mieux la recevoir sous voile.

A peine les Français étaient-ils sortis du goulet qu'ils étaient vus par la frégate l'*Indefatigable* et que le schooner *Félix*, puis l'*Aigle*, en donnaient avis aux Anglais.

Le vent de N.-E. qui avait permis la sortie de Ganteaume permettait aussi à Cornwallis d'entrer sans danger dans l'Iroise. Cet amiral se porta lui-même en avant et vint reconnaître son adversaire qu'il trouva mouillé en travers du goulet, sans ordre précis. Il était trop tard pour attaquer, aussi Cornwallis prescrivit-il de jeter l'ancre aux 17 vaisseaux qu'il avait avec lui en dehors des Pierres-Noires (2).

Le 22, dès 4 heures du matin, l'escadre anglaise leva l'ancre et fit route vers Camaret en ligne de bataille, la *Ville-de-Paris* en tête, suivie du *Cæsar*, puis du *Montagu*, les amures à bâbord par vent du Nord par l'Est et temps brumeux.

A 6 h. 30, étant près de la Parquette, les vaisseaux anglais virèrent successivement. Dès qu'ils se rapprochèrent de l'escadre française, celle-ci mit à la voile, avec l'intention, dit Ganteaume, « d'évoluer dans la baie de Bertheaume », et d'accepter le combat. Mais ce projet dura peu.

L'*Alexandre* de 80, monté par le contre-amiral Willaumez, parvenu à hauteur de la Pointe-Saint-Mathieu était déjà à portée de canon de la queue de la ligne anglaise, lorsque, à 9 h. 30, ce vaisseau vira de bord après avoir lâché sa bordée contre l'*Indefatigable*.

Toute l'escadre française fit de même se dirigeant vers le

---

(1) *Correspondance de Napoléon*, n° 9102, 7 août, 7 heures du soir.

(2) Cornwallis à Marsden. Lettre du 22 août. (Leyland.)

goulet et refusant ainsi le combat. Dans cette retraite trop prompte, et sans beaucoup d'ordre, l'*Alexandre* qui était à l'arrière-garde avec les frégates *Valeureuse* et *Volontaire* faillit être coupé par le *Cæsar* et le *Montagu* conduits par Cornwallis en personne, monté sur la *Ville-de-Paris*. Mais les vaisseaux anglais subirent le feu des batteries de côte, Cornwallis lui-même fut légèrement blessé, sur le *Cæsar*, 3 hommes furent tués et 6 blessés. A 11 h. 30, se trouvant à 1 mille et demi dans le S.-O. de la pointe ouest de Bertheaume, l'amiral anglais fit virer ses vaisseaux, satisfait d'avoir forcé son adversaire à repasser le goulet et à mouiller dans la petite rade (1).

Cette escarmouche prouvait une fois de plus, d'abord que, contrairement à la pensée de Napoléon, on ne pouvait rester mouillé à Bertheaume sans y être forcé au combat, puis que 17 vaisseaux suffisaient largement à en bloquer 21 dans l'intérieur du goulet de Brest, enfin que, dans ces conditions, une armée de secours venant pour débloquer la place était certaine d'avoir à combattre seule et sans que Ganteaume pût prendre part à la bataille.

Pour que le plan confié à Villeneuve ait pu réussir, il aurait donc fallu, ou que cet amiral battît Calder, ou lui échappât, et, après l'un ou l'autre de ces résultats obtenus, qu'il battît encore Cornwallis. On ne saurait dire que ce fût impossible, mais c'était bien douteux. Si Calder et Cornwallis avaient été de nouveau réunis lors de son arrivée sous Brest, c'était la défaite certaine de l'armée combinée et Trafalgar survenant deux mois plus tôt.

Rien de tout cela ne devait arriver. Continuant sa route vent arrière par grand frais du N.-E., Villeneuve parvint le 17 sous le cap Saint-Vincent. Observé par les frégates anglaises (2) qui, pour lui donner le change, « tiraient des coups de canon en s'enfuyant », prévenu qu'il avait « sur ses derrières » une escadre qui, du reste, était celle d'Allemand, il vint donner le 20 au jour, étant encore à 11 lieues de

(1) Il y avait eu 1 tué et 12 blessés sur les vaisseaux *Alexandre* et *Impétueux*, seuls engagés.

(2) En particulier l'*Halcyon*, de la division de Collingwood.

Cadix, contre les 4 vaisseaux de Collingwood (1) qui avait été prévenu deux jours plus tôt de son approche, mais n'avait pas cru devoir lever le blocus. Après une chasse infructueuse poussée par Magon avec l'escadre légère, l'armée combinée vint mouiller dans la soirée, en rade de Cadix. Collingwood, décidé à ne franchir le détroit que si les Franco-Espagnols devaient le suivre, fit juste la voile nécessaire pour se tenir à distance et dès qu'il vit la division de Magon virer de bord, il lança le *Colossus* à sa suite. La chasse ayant été reprise par Magon, il fallut se retirer de nouveau jusqu'à 21 milles vers le S.-O. Entre 3 et 4 heures du soir, la division légère française leva la poursuite et se dirigea vers Cadix, observée constamment par la frégate *Endymion*. Le soir même, Collingwood avait repris son poste devant la baie (2), et resta en station sous le cap Trafalgar.

De son côté, Allemand était arrivé le 16 devant Vigo et mouillait le jour même à 6 milles en dehors afin d'être prêt à repartir.

Le *Sylphe*, envoyé dans le port avec les dépêches, ramena le lieutenant Gauthier, officier d'ordonnance du Ministre de la marine, porteur de la dépêche du 26 juillet donnant les instructions et d'une lettre de Villeneuve envoyée du Ferrol et annonçant son intention d'aller à Brest pour atterrir à Penmark.

Ces pièces étaient en réalité contradictoires puisque la première disait que Villeneuve irait sans doute à Cadix. Néanmoins Allemand décida très justement de se conformer à la seconde. Ayant remis à la voile à 8 heures du soir et longeant de très près la côte, malgré le vent persistant du N.-E. qui portait en ce moment Villeneuve sur Cadix, il arriva le 26 seulement près du cap Saint-Adrien, où il apprit par un bâtiment sortant de la Corogne que l'armée combinée en était partie le 13 et que depuis on ne l'avait plus revue (3).

---

(1) Qui venait d'être renforcé par le *Mars* venant de Tanger. Les trois autres vaisseaux étaient le *Dreadnought*, le *Colossus* et l'*Achille*, avec la frégate *Endymion* et la bombarde *Thunder*. Lettre de Collingwood. A bord du *Dreadnought*, sous le cap Trafalgar, 20 août. (Leyland.)

(2) *Mémoires de Collingwood*, t. I, p. 150. — Cité par Marliani.

(3) Rapport d'Allemand. *Archives de la Marine*, BB[iv], 228-92.

Il fit route pour Penmark en forçant de voiles et louvoyant par un vent toujours contraire. Le 20 août au matin, il était en vue de cette côte et sa frégate l'*Armide* lui signalait les éclaireurs anglais qui gardaient l'entrée du Raz de Sein, quand le *Sylphe*, ayant visité un bâtiment portugais venant de Lisbonne, apprit que l'armée combinée avait été vue le 14 août à 30 lieues dans le N.-O. du Ferrol, faisant route à l'Ouest. Incertain encore de la route suivie par Villeneuve, Allemand resta en croisière à 15 lieues de Penmark. Le 6 septembre, on lui signala une grosse escadre anglaise sous Ouessant; il sut en outre que personne de l'armée combinée n'était venu sur la côte de France. Il n'y avait donc pas de doute que Villeneuve fût à Cadix et Allemand se dirigea de ce côté.

Le 10 septembre, étant par 38°34 Nord et 12°45 Ouest, l'annonce positive de l'arrivée à Cadix de l'armée combinée parvint à Allemand. Le lendemain, il enlevait le brick anglais *Phœbus*, qui était venu en plein dans l'escadre croyant trouver Nelson qu'on attendait « pour commander le blocus de Cadix », et apprenait que 26 vaisseaux étaient devant cette place et cinq autres devant Carthagène.

Allemand renonça alors définitivement à se joindre à Villeneuve et, s'autorisant du dernier paragraphe des instructions du 9 juin, il se résolut à une croisière lointaine qui fit grand mal au commerce anglais, mais éloigna cinq très bons vaisseaux des opérations vraiment militaires (1).

Voici, en effet, ce qui s'était passé du côté des Anglais depuis que Calder avait le 16 août quitté Cornwallis.

Dès le 7 septembre, Cornwallis avait appris que Collingwood (2) avait été rejoint devant Cadix par le contre-amiral Knight avec les 4 vaisseaux *Minotaur*, *Mars*, *Bellerophon* et *Illustrious*. Le fait était exact, mais déjà le 22 août Bickerton

(1) Le 10 octobre, il faillit prendre le *Dragon* dans les environs de Vigo, le 3 novembre, il était à Ténériffe, le 24 décembre il rentrait à l'île d'Aix, ne paraissant pas avoir rien su des grands événements qui s'étaient accomplis.

(2) Qui avait avec lui le *Dreadnought*, le *Colossus* et l'*Achille*. — Lettre du 7 septembre à M. Marsden. (Leyland.)

venant de Carthagène en avait amené quatre autres, *Queen*, *Minotaur*, *Mars* et *Bellerophon* (1).

Collingwood avait déjà 11 vaisseaux avec lesquels il avait audacieusement repris le blocus de Cadix, lorsque le 30 août arriva Calder avec 21 autres vaisseaux (2) dont le *Dragon* et le *Goliath* ralliés en route.

La force totale des Anglais devant Villeneuve monta donc rapidement à 32 vaisseaux.

---

(1) Renseignement donné par M. Leyland, certain en ce qui concerne le *Queen*. Bickerton, malade, rentra en Angleterre sur la frégate *Décade*.

(2) *Prince-of-Wales, Britannia, Canopus, Spencer, Spartiate, Donegal, Tonnant, Tigre, Swiftsure, Conqueror, Leviathan, Prince, Temeraire, Neptune, Revenge, Zealous, Defence, Orion, Polyphemus, Dragon, Goliath.*

L'attente à Boulogne et à Paris.
Le plan du 15 septembre.
Les derniers ordres à Villeneuve.

L'annonce du départ de l'armée navale de la rade du Ferrol arriva à Paris le 21 août et fut reçu, à Boulogne, par l'Empereur, le lendemain.

Il y avait donc neuf jours que Villeneuve était en route.

Qu'il n'ait pas encore paru devant Brest, il n'y avait pas lieu de s'en étonner, le vent, comme le disait Decrès, étant au Nord-Nord-Est, par suite, contraire.

Parti le 27 juillet du cap Saint-Vincent, arrivé le 8 août à hauteur de la Corogne, Nelson devait mettre neuf jours encore avant de gagner Ouessant. C'est dire que, si Villeneuve s'était porté sur Brest, la nouvelle n'en pouvait être parvenue à Boulogne à la date où l'Empereur apprenait le départ du Ferrol et que rien n'autorisait à croire encore qu'il fût allé à Cadix.

Or, ce jour-là, on voit avec surprise l'Empereur, fortement influencé par le rapport de Lauriston, demander à Decrès un mémoire sur cette question : « L'amiral Villeneuve reste (*sic*) à Cadix, que faut-il faire ? (1) », puis sans attendre sa réponse, imagine un nouveau projet qui prouve, tout au moins, que l'entrée à Cadix, si elle a eu lieu, ne doit pas marquer, comme on l'a toujours dit, l'abandon complet de toute tentative pour amener l'armée navale dans la Manche. « Si Villeneuve a été à Cadix, mon intention est qu'il se

---

(1) N° 9107, 22 août.

rende dans la Manche après avoir réuni les six vaisseaux qui s'y trouvent et pris deux mois de vivres. S'il est possible de réunir l'escadre de Carthagène, qu'il le fasse (1) ».

Cependant Napoléon se rend bientôt compte que rien n'est encore fixé et que Villeneuve peut fort bien encore être en route pour Brest. Il prend donc rapidement ses mesures : défense à Ganteaume de laisser Villeneuve mouiller à Brest (2); ordre aux deux amiraux, dès qu'ils seront réunis, d'entrer dans la Manche; prescriptions pour diverses croisières. Toutes ces lettres se pressent dans la même journée.

Mais dans l'opinion de Decrès, si Villeneuve est allé à Cadix, ce doit être le terme de la grande entreprise contre l'Angleterre. « Je la supplie (Votre Majesté), dit-il, de ne pas ordonner cette traversée avec deux mois de vivres, parce que M. d'Estaing a, je crois, mis 70 ou 80 jours pour venir de Cadix à Brest. » Quant à la défense de mouiller à Brest, « ce peut être la perte de l'armée navale, si les circonstances l'ont amenée à passer par le Raz ». Enfin, le Ministre montre une fois de plus le peu de confiance que lui inspire la coopération des vaisseaux espagnols (3).

Un renseignement envoyé du Ferrol par M. Ailhaud (4), d'après lequel le jour de sa sortie du Ferrol, l'armée navale avait fait route à l'Ouest, renseignement d'ailleurs exact, mais dont on ne pouvait tirer de conclusion ferme, puisque cette route pouvait être « celle d'une armée qui veut se mettre en dehors des caps d'Ortegal et du Finistère, pour se décaper et pouvoir prendre librement l'un ou l'autre bord (5) », allait, en se combinant avec un nouveau délai de vingt-quatre heures passées sans nouvelles, achever de déterminer l'Empereur.

C'est en effet le 23 août qu'est écrite la célèbre lettre à Talleyrand (6) : « Je cours au plus pressé, je lève mes

(1) N° 9112, 22 août.

(2) Dépêche télégraphique n° 9113 et lettres n° 9114 à Ganteaume, n° 9115 à Villeneuve.

(3) Decrès à l'Empereur, 22 août.

(4) Ce renseignement dut faire l'objet d'une lettre de Napoléon, aujourd'hui disparue, mais à laquelle répondent les deux lettres de Decrès, en date du 23 août.

(5) Decrès à Napoléon, 23 août.

(6) N° 9117, à Talleyrand.

camps..... je marche sur Vienne ». Après l'ultimatum qu'il a été prescrit la veille (1) de remettre à M. de Cobentzel, avec l'ordre de concentration à Gœttingue, expédié au corps Bernadotte le jour même, c'est la guerre immédiate contre l'Autriche, commencée au moment même où peut arriver la nouvelle que 50 vaisseaux franco-espagnols sont maîtres de la Manche et, avec ce qu'on sait de la lenteur de l'armée navale, avant qu'on puisse être sûr qu'elle n'exécutera pas le grand projet qui doit permettre de frapper l'Angleterre au cœur.

Si l'événement devait justifier la merveilleuse intuition montrée par l'Empereur à ce moment critique, jamais décision plus grave ne paraît avoir été prise sur des motifs moins solides.

Soit que Decrès eût eu en partage la même divination que l'Empereur, soit que d'autres renseignements confidentiels, et aujourd'hui disparus, lui eussent été donnés par Villeneuve, au moment où ce dernier quittait le Ferrol, le Ministre de la marine ne doutait guère alors que l'armée navale fût en route pour Cadix, puisqu'il s'efforçait déjà de justifier son chef.

« Il y a, écrit-il à l'Empereur (2), un nouvel incident.....
« c'est que pour se rendre à Cadix, il (Villeneuve) ne se
« fonde que sur les ordres que Votre Majesté lui a donnés le
« 27 messidor (16 juillet 1805), en date de Fontainebleau et
« dont je joins ici copie. Votre Majesté m'ordonna de lui
« écrire, en même temps, que s'il était obligé d'aller à
« Cadix, il devrait expédier pour des croisières la division
« Allemand et la division Gourdon et Votre Majesté m'or-
« donna en même temps de lui envoyer des instructions
« pour ces croisières..... » Tout ceci était exact et c'est précisément en se basant sur cette dépêche que Villeneuve devait expliquer sa marche sur Cadix (3).

---

(1) N° 9104, à Talleyrand.

(2) Decrès à l'Empereur, 23 août, 5 h. 1/4 du soir.

(3) « Ne prévoyant aucune chance de succès et conformément à la dépêche de Votre Excellence du 27 messidor (16 juillet), je me suis déterminé, le troisième jour de mon départ, le 27 (15 août), à l'entrée de la nuit, à faire la route de Cadix. (Lettre de Villeneuve datée de Cadix, 22 août.)

D'ailleurs Decrès, en répondant à la demande de rapport posée la veille, allait montrer une fois de plus que le système des grandes opérations navales n'était ni dans ses goûts, ni dans sa compétence. D'après lui (1), la flottille ne sera destinée qu'à une menace, les escadres fourniront des croisières de bons marcheurs pour faire la guerre de course. « Voilà, dit-il, quelle serait *la guerre selon mon cœur.* » Il ne s'agit même pas d'expéditions coloniales sous l'étrange prétexte que « le commandant de l'armée aurait trop de facilités à rejeter sur l'amiral la responsabilité d'un insuccès », mais simplement de pillage contre des navires de commerce. C'est ainsi et par ce singulier moyen, que Decrès se flatte que « nous mettrions l'ennemi au désespoir ». Si, cependant, l'Empereur tenait à toute force à effectuer une descente en Angleterre, on expédierait de Cadix, à l'équinoxe de printemps, les vingt meilleurs marcheurs de l'armée et, par le Nord de l'Irlande, on les dirigerait sur Boulogne, où ils rallieraient 7 vaisseaux bataves. Le reste de l'armée, soit 16 vaisseaux, irait au Ferrol et Decrès se flatte que les Anglais les chercheront aux Indes.

A cette bizarre élucubration, qui le fixe définitivement sur ce qu'il peut attendre d'une marine où ministre et amiraux n'ont qu'une idée, c'est d'éviter le combat, Napoléon ne paraît avoir fait qu'une réponse, c'est l'ordre définitif donné le lendemain, 24 août, pour la levée des camps et la mise en marche de la Grande Armée vers ses glorieux champs de bataille.

Mais, surpris probablement de trouver sous la plume de Decrès l'idée du passage d'une escadre par le Nord de l'Irlande, idée que le Ministre avait jusque-là repoussée, il dut se rattacher un moment à l'espoir que Villeneuve aurait pris de lui-même l'initiative de cette direction, car c'est sans doute à une lettre de Napoléon que Decrès répond le lendemain, 25 août. « Que Villeneuve tourne l'Irlande, je vois 96 chances contre sur 100. Qu'il vienne à Brest....., d'après toutes les données de la correspondance, du temps écoulé, des vents qui ont régné, j'admets 80 contre sur 20 pour (2). »

---

(1) Rapport du 23 août.
(2) Decrès à l'Empereur, 25 août.

Faut-il rattacher à cet espoir, un moment conçu, l'idée d'envoyer sur la côte d'Irlande les deux bricks *Phaéton* et *Voltigeur*, alors à Helvoet-Sluys ? (1) Il est plus probable qu'il ne s'agit réellement que de la guerre de course à laquelle vont être consacrées, outre les deux bricks qui viennent d'être nommés, trois frégates : *Milanaise*, *Furieuse*, *Libre*. Napoléon fait, en outre, préparer une croisière sur les côtes d'Afrique. Adoptant les idées de Decrès, il décide de former trois croisières avec l'escadre de Brest, quatre avec celle de Cadix où seront employés au moins 3 vaisseaux de guerre et 11 frégates (2).

C'est par Londres que Napoléon reçoit des nouvelles. Il sait, le 29 août (3), que Nelson s'était réuni à Cornwallis avant de rentrer en Angleterre et que le 17 août, Calder est parti des environs d'Ouessant avec 20 vaisseaux pour le Ferrol, par une « insigne bêtise de Cornwallis ». Il aurait pu en conclure que si Villeneuve s'était plus tôt dirigé sur Brest, il aurait été écrasé, mais telle n'est pas la réflexion qu'il émet. « Quelle chance a manquée Villeneuve, s'écrie-il ! Il pouvait, en arrivant à Brest par le large, jouer aux barres avec l'escadre de Calder et venir tomber sur Cornwallis, ou, avec ses 30 vaisseaux, battre les 20 anglais et acquérir une prépondérance décidée. »

Rien, on l'a vu, n'est plus douteux qu'une pareille affirmation.

On est ainsi arrivé au 1er septembre. Depuis dix-neuf jours Villeneuve est parti du Ferrol. Il n'y a plus de doute qu'il n'ait dirigé sa marche sur Cadix. Napoléon décide donc de partir de Boulogne pour Paris le 2 septembre. Decrès y restera un jour de plus pour veiller au désarmement de la flottille (4).

Sur ces entrefaites, mais, il faut y insister, alors que déjà tout est décidé pour l'abandon du projet de descente, arrive enfin la nouvelle de l'entrée à Cadix.

Le 21 août, il était parti de Cadix, à l'adresse de Decrès,

---

(1) D'après une lettre de Napoléon disparue, visée par la lettre de Decrès du 25 août.

(2) A Decrès n° 9173, 1er septembre.

(3) N° 9160, à Decrès.

(4) A Decrès, n° 9117, 2 septembre.

une lettre du commissaire général Le Roy annonçant « l'arrivée en baie de l'armée combinée ». Le Roy avait vu Villeneuve et ne savait de ses intentions que le désir de se procurer à Cadix 50 à 55 jours de vivres pour compléter à 3 mois ses approvisionnements et ses munitions. C'était d'argent qu'il était le plus besoin. Dès ce moment Le Roy signalait 4 vaisseaux, 1 frégate et 1 corvette anglais en vue du port (1).

Le 24 août, Beurnonville recevait à Sainte-Ildefonse une lettre de Villeneuve datée du 21, annonçant son arrivée à Cadix et le départ de ses rapports pour le lendemain.

« Notre voyage, disait Villeneuve à l'ambassadeur, s'est fait sans aucun événement marquant. Nous avons bien donné chasse à trois vaisseaux de l'amiral Collingwood jusqu'au détroit, mais malheureusement nous ne nous sommes pas trouvés assez près de lui au point du jour et la supériorité de sa marche l'a sauvé (2). »

Cette lettre était transmise le 24 août, à 11 heures du soir, à la fois au Ministre des affaires étrangères et à celui de la marine. A ce dernier était jointe une dépêche de Lauriston adressée à l'Empereur.

Il est donc possible que cette première communication soit parvenue à Boulogne sept jours plus tard, c'est-à-dire le 1er septembre.

Si la correspondance de Napoléon est muette jusqu'au 4 septembre sur les impressions que causa à l'Empereur l'arrivée de cette nouvelle, celle de Decrès en porte bien les traces.

Le 1er septembre, en effet, le Ministre de la marine écrit de Boulogne (3) :

« J'ai reçu, monsieur l'amiral, les diverses dépêches que vous m'avez adressées de Vigo et de la Corogne, notamment celle que vous m'avez écrite au moment de votre départ de ce troisième (*sic*) port.

« Toutes ont été mises sous les yeux de Sa Majesté et j'y

---

(1) Lettre de Le Roy, du 21 août. C'était Collingwood qui ne s'était pas éloigné de Cadix et allait être rapidement renforcé. Voir ci-dessus.

(2) Lettre de Beurnonville, du 24 septembre.

(3) Decrès à Villeneuve, 1er septembre.

comprends *vos deux dernières de Cadix.* Quoique l'Empereur eût vu celles-ci, je m'abstiendrai de vous faire connaître l'impression qu'elles ont faites sur lui, parce que je n'ai pas eu l'honneur d'approcher Sa Majesté depuis la communication qu'elle en a eue. »

Suit une série de reproches où figure celui de ne pas avoir rallié Allemand arrivé le 27 thermidor (15 août) à Vigo et parti de ce point le 28 (16 août).

Cette dernière nouvelle venait en effet d'arriver. On se souvient que le lieutenant de vaisseau Gauthier avait remis à Allemand, à son passage à Vigo, les ordres qui lui étaient destinés et la lettre de Villeneuve l'envoyant vers Penmark. Parti dès le départ de la division, Gauthier avait dû arriver à Paris le 31 août ou le 1er septembre et de là télégraphier à Boulogne le résumé des nouvelles qu'il allait y apporter lui-même le 2 septembre.

Decrès annonçait à l'Empereur que son aide de camp arrivait *en cabriolet* porteur de dépêches de Vigo, et un peu plus tard qu'il avait croisé les voitures de l'Empereur, parti ce jour-là pour Paris, à *5 lieues du pont de Briques* (1), sans être aperçu.

Napoléon n'eut donc connaissance des pièces apportées par le lieutenant de vaisseau Gauthier (2) qu'à son passage à Montreuil, dans la soirée du 2 septembre.

C'est probablement aussi dans sa route sur Paris qu'il reçut les lettres de Villeneuve et de Lauriston, datées de Cadix 22 août et qui l'éclairèrent complètement sur ce qui s'était passé depuis le départ de la Corogne de l'armée combinée.

Il est donc probable que la dépêche de Decrès à Villeneuve, qui porte la date du 1er septembre, visant *deux lettres* de ce dernier, ne fut pas expédiée à sa date, mais au plus tôt le lendemain, et ce qui corrobore cette opinion c'est que le 2 septembre Decrès envoyait à Napoléon la minute de sa lettre « parce que, disait-il, je dois craindre de ne pas être

(1) Decrès à l'Empereur, du 2 septembre. *Correspondance de Napoléon*, n° 9177, à Decrès.

(2) Journal d'Allemand et dépêche de Villeneuve à Allemand.

parvenu à remplir les intentions de Votre Majesté, malgré tout le désir que j'en ai ».

Les nouvelles de Cadix étaient renfermées dans une lettre de Villeneuve et deux de Lauriston, datées du 22 août.

Ainsi qu'on l'a vu plus haut, Villeneuve disait avoir pris son parti trois jours après sa sortie du Ferrol. Lauriston, au contraire, affirmait que dès la sortie de ce port, l'amiral lui avait dit : « Nous allons définitivement à Cadix, je l'ai mandé au Ministre. » De plus, par les détails qu'il donnait de la faiblesse grâce à laquelle avait été manquée l'occasion d'enlever les trois vaisseaux de Collingwood et de reprendre la *Didon*, son rapport devait achever d'exaspérer l'Empereur.

En ce qui concerne le Ministre de la marine, il se borna, pour le moment, à prescrire à Villeneuve de s'approvisionner à six mois de vivres, de tâcher d'enlever un convoi anglais dont la destination était supposée être la Méditerranée, de rallier la division de Carthagène et enfin à lui interdire de se laisser bloquer à Cadix par un ennemi inférieur en nombre (1).

C'est le 4 septembre seulement que Napoléon, alors à la Malmaison, témoigna par écrit son impression sur la conduite de Villeneuve (2). « L'amiral Villeneuve, écrit-il à Decrès, vient de combler la mesure ; il donne à son départ de Vigo (*sic*) l'ordre au capitaine Allemand d'aller à Brest et vous écrit (*sic*) que son intention est d'aller à Cadix. Cela est certainement une trahison.... Cela n'a pas de nom.... Villeneuve est un misérable qu'il faut chasser ignominieusement.... il sacrifierait tout pourvu qu'il sauve sa peau.... »

Tout dans ces sanglants reproches n'est pas également mérité. On sait en effet ce qu'il en est pour la jonction avec Allemand dont, d'après Napoléon, Villeneuve aurait dû connaître la venue à Vigo le 25 thermidor (13 août). Ce fut pourtant le grief le plus grave de l'Empereur qui, le 6 septembre, écrivit de nouveau qu'il ne pouvait « concevoir comment il

(1) Decrès à Villeneuve, 1er septembre.

(2) N° 9179, à Decrès.

(Villeneuve) a été assez lâche pour exposer ainsi l'escadre du capitaine Allemand (1) ».

Rentré à Paris le 6 septembre, Decrès, dans deux longues lettres, s'efforça de répondre à l'Empereur (2). Il venait d'être avisé par une lettre de Gauteaume que le 28 août une canonnade s'était fait entendre au large de Brest (3) et que d'ailleurs l'escadre, loin de chercher à intervenir, avait profité d'une éclaircie dans la brume pour rentrer en deçà du goulet. Sachant d'ailleurs que, le 31 août, Allemand avait été vu vers Belle-Isle, le Ministre pouvait craindre un engagement défavorable de cette division avec le gros des forces anglaises. Pour Villeneuve, il se borna à dire que « l'affaire était désespérante pour lui » et qu'il croyait « non pas à de la lâcheté, mais à une tête perdue ». Peut être écrivit-il une autre lettre non retrouvée dans le même ordre d'idées. Il n'arriva qu'à s'attirer de Napoléon une réponse fort dure dans laquelle il était cette fois pris personnellement à partie (4). « Je me dispense de vous dire ce que je pense de la lettre que vous m'envoyez.... Vous n'avez jamais dû penser, qu'il (Villeneuve) vint à Brest. Il vous écrivait : Je vais à Cadix, et Lauriston qui a été trompé, qui m'écrivait le 26 thermidor (14 août) nous allons enfin à Brest, m'écrit de Cadix que la première chose que lui dit l'amiral en mettant à la voile fut : Nous allons décidément à Cadix, je l'ai écrit au Ministre.

« Jusqu'à ce que vous ayez trouvé quelque chose de plausible, je vous prie de ne point me parler d'une affaire aussi humiliante et de ne point me rappeler le souvenir d'un homme aussi lâche.... »

Sans doute il s'agit pour l'Empereur du soupçon que Decrès lui a caché quelque chose et a su bien avant lui que l'intention de Villeneuve était d'aller à Cadix. C'est en effet à ce grief, peut-être reproduit dans une conversation; que

(1) N° 9185, à Decrès.

(2) Decrès à l'Empereur, 6 septembre, 7 heures et 9 heures du soir.

(3) C'était probablement pendant une des chasses données par Allemand aux éclaireurs anglais qui gardaient l'entrée du Raz de Sein, bien que le journal de ce capitaine fixe la première au 30 août.

(4) A Decrès, 8 septembre, n° 9190.

Decrès répond le 9 septembre. « J'ai relu trois fois les lettres ; je les ai fait relire pour y chercher le mot fatal. Il n'y est pas, » et il adresse à l'Empereur une série d'extraits de la correspondance de Villeneuve : Sa lettre du 15 thermidor (3 août) datée de la Corogne où il dit : « Je tâcherai d'entrer à Brest ou.... d'entrer en Manche, enfin je prendrai la route de Cadix si les deux autres partis me paraissent impraticables » et d'après laquelle il compte retrouver Allemand vers le 25 à son rendez-vous devant Rochefort ; celle du 18 thermidor (6 août).... « Je mets en mer pour me présenter devant Brest » ; celle du 19 (7 août), bien moins nette : « Je vais partir mais je ne sais ce que je ferai. Huit vaisseaux se tiennent en vue de la côte à 8 lieues.... ils iront se rallier aux escadres devant Brest ou devant Cadix, suivant que je ferai route pour l'un ou l'autre de ces ports » ; celle du 22 (10 août) : « Je me dirigerai suivant les circonstances sur Brest ou sur Cadix » ; enfin celle du 22 août annonçant l'arrivée à Cadix. Si l'indécision de l'amiral devient chaque fois plus manifeste, on ne peut que deviner son dessein secret d'aller à Cadix, mais on ne saurait dire qu'il l'ait annoncé positivement au Ministre à moins d'une lettre personnelle que Decrès aurait tenue secrète.

Pendant ce temps, les nouvelles de Brest restent toujours aussi peu encourageantes. Un orage survenu dans la nuit du 29 au 30 a fait chasser plusieurs vaisseaux en rade de Berthaume (1) ; certains se sont abordés. Il a fallu rentrer en deçà du goulet après avoir perdu 6 câbles et 6 ancres. Le 2 septembre, 6 vaisseaux et 2 frégates sous les ordres du contre-amiral Willaumez ont seuls pu regagner Berthaume, mais dès le lendemain ils sont rentrés à Brest. Une fois Ganteaume en possession de l'annonce de l'entrée à Cadix de l'armée combinée (2), il considère sa mission comme terminée et demande à faire rentrer au port certains de ses vaisseaux. Il est d'ailleurs malade de la goutte et veut changer d'air (3). De la croisière anglaise on sait aussi que sa force a varié de 23 à 18 vaisseaux. Le blocus est donc resté aussi effectif que jamais.

---

(1) Lettres de Ganteaume, 30 août, 1er septembre et 6 septembre.
(2) Lettre du 8 septembre.
(3) Lettre au Ministre seul.

Il devient évident que de longtemps il n'y a rien à entreprendre avec une semblable marine.

C'est sous l'empire de ces idées que Decrès propose à l'Empereur un plan d'opérations qui aura au moins l'avantage de remettre à près d'un an toute opération sérieuse.

Le projet consiste à faire exécuter une descente par la flottille seule en profitant d'une nuit d'hiver et sans aucune coopération avec la marine de haut bord. Après l'expérience des années précédentes, une telle conception marquait un pas en arrière et ne pouvait être prise au sérieux (1).

La réponse de l'Empereur est sa note pour le Ministre de la marine en date du 13 (2), sorte de mémoire justificatif devant la postérité, mais aussi projet d'ensemble pour l'avenir.

Il s'agit de garder 500 bâtiments et 80,000 hommes à Boulogne, et de rétablir la ligne d'embossage pour faire croire à l'ennemi qu'on n'attend que la présence d'une escadre pour passer. Ainsi on aura toujours un prétexte pour avoir 80,000 ou 100,000 hommes prêts à se porter en Allemagne, le moyen de faire la descente si quelque jour on devient maître de la mer et une menace constante contre l'Angleterre.

En ce qui concerne les escadres, il n'est pas question de mouvements à entreprendre avant un long délai.

La perspective d'être quelque jour « maître de la mer » ne se conçoit qu'au prix de nouvelles constructions qui donneront sur les Anglais une supériorité réelle.

Si l'intention de l'Empereur est de ne pas perdre de vue le grand projet d'envahir l'Angleterre, sa marine, qu'il a enfin reconnue comme l'instrument indispensable d'une telle tentative, doit être soigneusement gardée à l'abri jusqu'à l'époque lointaine où l'on pourra reprendre l'entreprise manquée.

On ne peut donc concevoir que par une complète ignorance de ce qui se passe devant Cadix l'ordre donné le 15 septembre à Villeneuve de se porter sur Naples, ce qui, pour le but secondaire de débarquer en Italie les quelques

---

(1) Projet secret pour l'Empereur et Roi. 11 septembre. *Archives nationales*, AF^{IV}, 1597.

(2) N° 9209, à Decrès.

troupes encore à bord des vaisseaux, va être la cause déterminante du désastre de Trafalgar (1).

Cet ordre a été précédé d'une lettre inédite écrite dès la réception du journal de Villeneuve (2).

L'Empereur, se basant sur des nouvelles exactes lors de leur expédition mais devenues fausses ensuite, estime que depuis quinze jours Villeneuve se laisse bloquer par 11 vaisseaux seulement. Il ira donc débarquer ses troupes sur la côte de Naples, puis il ira à Toulon.

Mais à la date où écrit Napoléon, Calder est arrivé devant Cadix, et sa force totale qui a monté à 32 vaisseaux est encore de 29.

Si Napoléon n'a pas encore reçu le chiffre exact des vaisseaux anglais vus par les vigies de la tour de Cadix, il ne tardera pas à le recevoir. Mais déjà il sait le détachement vers le Sud des 20 vaisseaux de Calder qu'il a si fort critiqué et il ne peut guère douter que le but de cette escadre ne doive être de joindre devant Cadix les vaisseaux qui dès le premier jour ont observé l'armée combinée.

Il pourrait donc deviner qu'il expose celle-ci au plus grand danger qu'elle ait encore couru et, ce qui le prouve c'est l'envoi qu'il décide en même temps de l'amiral Rosily pour prendre le commandement de l'escadre de Cadix. « S'il la trouve, dit-il, il prendra le commandement, s'il ne la trouve pas, le cas ne sera pas prévu, mais il reviendra nécessairement et alors, il en prendra le commandement à son retour. »

Outre ces dispositions transmises par Decrès, celui-ci rédigea le 16 septembre des instructions supplémentaires pour les amiraux Villeneuve et Gravina (3) et deux jours plus tard pour l'amiral Rosily.

Villeneuve, devait dans sa route vers Naples, chercher à enlever un convoi ennemi signalé comme dirigé dans cette région, « le mot ennemi désignant aussi bien les Anglais que, les Russes ou les Autrichiens ». Exception devait être faite pour les navires de Trieste ou de Venise. Or, l'amiral devait

---

(1) N° 9210. Instruction pour le vice-amiral Villeneuve.

(2) *Archives nationales*. Secrétairerie d'Etat. AF^IV, 867.

(3) Ces deux paquets, auxquels on en joignit un troisième pour Lauriston (rappelé ainsi que Reille), furent adressés à l'agent Le Roy, à Cadix.

emporter trois mois de vivres, ou au moins deux, et rester dans les parages de Naples « aussi longtemps » qu'il présumerait « être maître de la mer ».

« Je ne puis trop vous recommander, disait le Ministre en terminant, de saisir la première occasion favorable pour effectuer votre départ. »

Par ailleurs M. Le Roy était prévenu d'avoir à accélérer le ravitaillement des escadres et autorisé à tirer des lettres de change sur le ministère de la marine. Villeneuve était avisé de cette disposition (1).

Quant à l'amiral Rosily, les instructions de l'Empereur datées du 18 (2) et celles du Ministre datées du lendemain précisaient la même mission; mais un appel était fait à l'activité de l'amiral, invité à se souvenir « que le succès dépend essentiellement de la promptitude du départ de l'armée ». Pourtant Decrès ouvrait une échappatoire digne de remarque.

« Si, disait-il, les circonstances vous opposaient des obstacles invincibles, Sa Majesté veut au moins que vous faisiez sortir ou toute l'armée ou plusieurs divisions toutes les fois que le temps le permettra. » Cela voulait dire de ne pas risquer un combat contre des forces supérieures. Mais, il importe de le noter, rien de pareil n'avait été dit à Villeneuve qui n'avait reçu que l'ordre impératif de passer dans la Méditerranée.

Un autre point qu'il importe de mettre en lumière est celui-ci : « J'annonce, disait Decrès à Rosily, à M. l'amiral Villeneuve que vous êtes destiné à le remplacer. J'en préviens également M. de Gravina.... J'informe également de votre nomination M. le général Beurnonville... et M. Le Roy. »

Effectivement les deux lettres du même jour informaient bien l'ambassadeur à Madrid et l'agent à Cadix (3) que Rosily était nommé à la place de Villeneuve. Mais la lettre adressée le 16 à ce dernier, celle du même jour à Gravina étaient muettes sur ce point important. L'amiral Villeneuve ne devait être avisé de sa destitution que par une lettre datée du

(1) A Le Roy, 16 septembre.
(2) N° 9230, à Decrès. Lettre de Decrès à Rosily, 18 septembre, PA.
(3) Decrès à Beurnonville et Decrès à Le Roy, 18 septembre, PA.

20 septembre, mais il devait la connaître tout d'abord par une voie irrégulière et dans des conditions qui devaient achever de le porter à un acte de désespoir (1).

Cependant Napoléon n'avait pas renoncé au projet de croisières et sa lettre du 17 septembre (2) les fixait dans les conditions suivantes :

9 ou 10 vaisseaux et 4 ou 5 frégates sur le Cap ou Sainte-Hélène pour se ravitailler à six mois à la Martinique et la Guadeloupe;

5 ou 6 vaisseaux à Saint-Domingue où devait débarquer un millier d'hommes, de là à la Jamaïque ;

Un vaisseau, le *Régulus*, une frégate et deux bricks pour ravager la côte d'Afrique ;

2 frégates, *Furieuse* et *Libre*, sur la côte d'Irlande, puis Saint-Domingue ;

3 frégates, celles de Vigo à Cayenne ;

2 frégates *Canonnière* et *Piémontaise*, à Santiago.

« Quant à l'escadre de Cadix, disait l'Empereur, si elle réussit à venir à Toulon, je l'augmenterai des vaisseaux construits à Gênes et à Toulon ; si elle n'y vient pas, je me déciderai à la disséminer à la croisière, tous points sont bons. Si près d'Europe, il faut qu'elles ne séjournent pas, mais fassent courir. »

Enfin, le 23 septembre, ce plan d'ensemble est complété par les instructions données par l'Empereur à l'amiral Willaumez qui doit commander la croisière du Cap et de Sainte-Hélène (3).

Tels sont les derniers ordres, relatifs aux escadres, que devait donner l'Empereur avant les grands événements qui se préparaient.

Le 23 septembre, il quitte Paris ; le 26, il est à Strasbourg où il reste jusqu'au 1er octobre. C'est là qu'il reçoit une série (4) de nouvelles confirmant la présence des Anglais en grandes forces devant Cadix. Néanmoins, il ne change rien aux ordres donnés avant son départ.

---

(1) Lettre de Decrès à Villeneuve, 3e jour complémentaire, 20 septembre, PA.
(2) N° 9229, à Decrès.
(3) N° 96, Lecestre.
(4) Voir ci-dessus.

Puis il commence la course glorieuse qui doit le mener à Ulm, à Vienne et à Austerlitz. Absorbé par les préoccupations de la campagne, il ne s'occupe plus de sa marine.

Une seule fois, le 2 novembre, il écrira de Znaym : « Je ne veux pas que mon escadre reste à Cadix... Si mon escadre de Cadix peut sortir d'ici à nivôse (22 décembre) pour remplir sa mission, bien ; sans cela dispersez-la en croisière. Je ne puis m'occuper de ces objets. C'est à vous à faire que tout parte (1). »

C'est à Znaym aussi, et seulement le 18 novembre, qu'il connaîtra le désastre de Trafalgar.

Une part importante de la responsabilité des événements survenus pendant cette longue période va donc incomber au Ministre de la marine Decrès.

Que savait-on de la situation maritime au moment du départ de l'Empereur et quels renseignements reçus par la suite auraient pu influer sur le plan suivi, c'est ce qu'il importe de déterminer pour apprécier justement à qui incombe la responsabilité du désastre qui allait fondre sur les marines française et espagnole.

Ainsi qu'on l'a vu, dès le 5 ou le 6 septembre une lettre de Beurnonville, datée du 29 août, avait parlé de 10 vaisseaux supposés sous les ordres de Calder et de Nelson qui auraient été vus le 21 août vers le cap Ortégal (2).

Beurnonville transmettait en même temps un avis de Lisbonne où était entrée la frégate la *Topaze* après avoir pris la frégate la *Blanche* par 20°20 de latitude et 50° de longitude et échappé après un combat honorable à un vaisseau de 64 canons en vue du cap Ortégal. Une autre lettre du 2 septembre (3) confirmait la présence de Calder, le 24 août, dans ces parages, mais ajoutait que Nelson n'était pas avec lui. On savait aussi que Bickerton, avec ses 4 vaisseaux, avait passé de la Méditerranée dans l'Océan.

Tout cela concordait à peu près avec l'avis de Villeneuve, qui évaluait, le 27 août, à 10 ou 11 vaisseaux la force des

(1) N° 9448, à Decrès.
(2) Lettre de Beurnonville, du 29 août, PA, et note jointe.
(3) Lettre de Beurnonville, du 2 septembre, PA.

Anglais dans ces parages, tout en ajoutant qu'on ne voyait de Cadix que 5 vaisseaux et 1 frégate (1), mais qui apprenait par le canal de l'ambassadeur d'Espagne à Lisbonne que Calder, avec 23 vaisseaux, avait été vu faisant route au Sud.

Le 3 septembre, en effet, Lauriston faisait connaître que de la tour Saint-Sébastien on voyait 5 vaisseaux et 2 frégates anglais à 3 lieues de Cadix et 17 autres vaisseaux à 6 lieues. Le total des forces ennemies était évalué à 27 vaisseaux ou frégates et un courrier envoyé par Gravina portait en toute hâte à Carthagène l'ordre à la division stationnée en ce point de ne pas venir à Cadix (2).

Transmis par Beurnonville le 9 septembre, cet important renseignement arrivait à Paris le 20, trois jours par suite avant le départ de l'Empereur pour Strasbourg.

Les ordres des 15, 16 et 18 devenaient donc d'une application dangereuse. Mais, comme le disait justement Decrès, celui du 1er septembre « de prendre l'offensive contre l'ennemi toutes les fois que celui-ci serait inférieur » ayant pu « arriver le 26 ou le 27 (13 ou 14 septembre) à Cadix (3)..... si la force de l'ennemi devant ce port n'a point augmenté, il serait très possible qu'aujourd'hui il y eut une bataille navale livrée à sa hauteur. »

Il était trop tard pour l'empêcher, mais peut-être pouvait-on encore retirer les ordres formels des 15 et 17 prescrivant de passer dans la Méditerranée, sans cette fois que la force de l'ennemi fût mentionné comme pouvant justifier la station à Cadix. Néanmoins Napoléon ne changea rien à ses dispositions, bien que nettement prévenu que toute sortie de Cadix amènerait fatalement une grande bataille. Cet engagement décisif auquel il s'était toujours refusé lorsque le succès de ses combinaisons en dépendait, il allait l'amener sans plan d'opérations d'ensemble, ou tout au moins pour le but tout à fait secondaire de jeter quelques hommes sur les côtes du royaume de Naples.

---

(1) Lettres de Villeneuve, du 2 septembre, PA.

(2) Lettres de Lauriston, du 3 septembre; de Beurnonville, du 6 et 9 septembre; de Decrès à l'Empereur, du 20 septembre, PA. Rapports de la vigie de Cadix, 2 au 5 septembre.

(3) Ils paraissent être arrivés le 16 septembre. Lettre de Lauriston de ce jour, PA.

On conçoit donc que l'Empereur une fois parti, Decrès n'ait rien osé changer aux ordres maintenus par Napoléon en pleine connaissance de cause. Pourtant les renseignements se précisent de plus en plus.

Le 16 septembre Villeneuve fait remarquer qu'il a été « suivi de bien près dans ces parages par des forces ennemies » et adresse un état nominatif de 26 vaisseaux anglais signalés dans ses environs. Il sait déjà que 3 nouveaux vaisseaux arrivent pour se joindre à cette force importante et que « Nelson revient d'Angleterre pour en prendre le commandement en chef (1) ». Des vaisseaux français sous ses ordres qu'il croit propres à des « missions particulières » (c'est sous cette forme que Decrès lui a seulement parlé des croisières que l'Empereur a en vue) seuls, *cinq* : le *Bucentaure* le *Neptune*, l'*Argonaute*, le *Duguay-Trouin*, le *Redoutable*; des frégates, deux : l'*Hortense*, l'*Hermione*, la corvette *Furet* lui paraissent susceptibles par leur état, leur marche et la valeur de leur équipage, d'être employés avantageusement. Malgré les efforts des Espagnols, 32 vaisseaux seulement au total sont susceptibles d'appareiller (2). Le manque d'argent rend tout long et difficile. On en est réduit à demander aux vaisseaux espagnols de partager leurs vivres avec les Français (3).

Un peu plus tard, le 21 septembre, Beurnonville annonce que Nelson aurait mouillé le 13 à Lagos avec 6 vaisseaux de ligne et 150 transports (4). Villeneuve voit toujours 24 à 25 vaisseaux dont 7 à trois ponts (5). Les Espagnols ont 12 vaisseaux en rade et l'armée « saisira la première occasion favorable pour faire une sortie. »

Transmise par Decrès à l'Empereur le 27 septembre cette annonce ne provoque aucune réponse.

Au moment de quitter Cadix, le 28 septembre, Lauriston signale 31 vaisseaux anglais avec 6 frégates (6). Villeneuve en

(1) Lettres de Villeneuve, 16 septembre; de Lauriston, même jour, PA.
(2) Lettre de Beurnonville, du 19 septembre, PA.
(3) Lettre de Beurnonville au prince de la Paix, du 16 septembre, PA.
(4) Lettre de Beurnonville, du 27 septembre, PA.
(5) Lettre de Decrès à l'Empereur, du 27 septembre, PA.
(6) Lettres de Lauriston, du 28 septembre; de Decrès, des 24, 26 et 28 septembre, PA.

voit 26 devant le port. Néanmoins le 18, à la réception des ordres du 16, et bien que 3 nouveaux vaisseaux soient venus rejoindre l'escadre anglaise, il annonce que les troupes vont embarquer (1) et qu'il fera « le signal d'appareiller aussitôt que le vent permettra de sortir de la baie ».

« S'il ne manque, à la marine impériale ajoute-t-il, que du caractère et de l'audace, je crois pouvoir assurer Votre Excellence que la mission actuelle sera couronnée d'un brillant succès..... » La seule excuse qu'il veuille invoquer, si un retard se produit, est la difficulté « de faire mettre en mouvement une armée aussi nombreuse qui ne peut sortir à la fois que par les seuls vents du N.-E. au S.-E. Je prie Votre Excellence de se rappeler que l'amiral Bruix a mis trois jours pour en sortir, ce qui serait impraticable avec une armée ennemie en vue aussi considérable que celle qui nous observe. Il me faut absolument un vent d'Est bien fait et je ne pourrai donner dans le détroit que lorsqu'ils auront changé et passé à l'Ouest. »

L'ordre donné aux capitaines commandants le 28 septembre, communiqué au Ministre, montre bien l'imminence d'une bataille. « Les capitaines commandants, y est-il dit, jugeront que d'après la position et la force de l'ennemi devant ce port, une bataille doit avoir lieu le jour même de la sortie de l'armée.... Nos alliés combattront avec nous sous les murs de Cadix et sous les yeux de leurs concitoyens..... »

Le 10 octobre, en recevant ces nouvelles, Decrès n'est plus en droit de douter que la bataille soit imminente, si elle n'a pas eu lieu. Froidement, il se borne à annoncer à l'Empereur que Villeneuve « croit avoir 31 vaisseaux ennemis devant Cadix dont 7 à trois ponts (2).

Sans doute, il se rend compte qu'il est trop tard pour essayer d'arracher l'armée combinée à son destin.

Jusqu'au bout les nouvelles qui lui parviendront devront lui montrer le désastre comme inévitable. Le 2 octobre, Villeneuve lui écrira qu'on lui apprend de Lisbonne l'arrivée de

(1) Elles embarquèrent le 30. Lettre de Decrès à Napoléon, du 10 septembre.
(2) Decrès à l'Empereur, 30 octobre, PA.

Nelson avec six nouveaux vaisseaux; bien que se croyant menacé d'une attaque dans la baie, le vent seul l'empêche d'en sortir. Le 7 Beurnonville parle de 32 vaisseaux anglais avec Nelson à leur tête (1).

Le 10 octobre Rosily arrive à Madrid. Villeneuve, qui ne sait encore rien de sa disgrâce, a tenté le 8 une sortie en fermant « l'oreille aux sollicitations qui (me) venaient de toutes parts sur l'infériorité de nos forces comparées à celles de l'ennemi..... on a taxé un départ dans une pareille circonstance comme un acte de désespoir ». Un conseil de guerre réuni à bord du *Bucentaure* a été unanime sur ce point (2). « Tous les capitaines ont reconnu que les vaisseaux des deux nations alliées sont pour la plupart mal armés par la faiblesse des équipages, que plusieurs de ces vaisseaux n'ont point encore pu exercer leur monde à la mer et que les vaisseaux à trois ponts *Santa-Anna*, *Rayo*, *San-Justo* de 74, armés avec précipitation et à peine sortis de l'arsenal, peuvent à la rigueur appareiller avec l'armée mais qu'ils ne sont point en état de rendre les services militaires dont ils seront susceptibles lorsqu'ils auront été complètement organisés. » Néanmoins Villeneuve paraît toujours décidé à prendre la mer.

Enfin le 18 arrive à Cadix l'avis de l'arrivée de Rosily et « par le bruit public » l'annonce qu'il vient remplacer Villeneuve (3). Ce dernier coup est trop dur pour le malheureux amiral et le départ est décidé pour le lendemain, d'autant plus qu'un affaiblissement apparent de 6 vaisseaux dans les forces anglaises paraît justifier son acte de désespoir.

Quand cette nouvelle parvient à Paris, le 30 octobre, le désastre est déjà consommé.

En somme, l'Empereur et son Ministre ont su en temps utile que devant Cadix se trouvent des forces anglaises égales ou supérieures à tout ce que pourront leur opposer Villeneuve et Gravina. Ils ont néanmoins donné et maintenu l'ordre

(1) Lettre de Beurnonville, du 7 octobre ; de Decrès à l'Empereur, le 19.

(2) Lettre de Villeneuve, du 8 octobre. Procès-verbal joint, PA.

(3) En effet, la lettre du 20 septembre à Villeneuve ne lui est pas encore arrivée et Beurnonville n'a pas cru devoir se permettre d'informer Villeneuve, pas plus que Rosily ne l'a fait. (Lettre de Beurnonville, du 20 octobre, PA.)

de prendre la mer; ils ont été constamment prévenus qu'on s'efforcerait d'exécuter ces prescriptions impératives. Mais sans doute ils n'ont pas cru qu'on leur obéirait et l'envoi de Rosily en est la preuve. Pour une fois que Villeneuve devait strictement exécuter ses instructions, il allait accomplir un acte de désespoir inutile, mais dont la responsabilité ne saurait lui incomber uniquement.

A Cadix.

Les besoins les plus urgents de l'armée combinée, à son arrivée en rade de Cadix, étaient en vivres et en munitions. Il était urgent aussi de réparer certaines avaries survenues aux gréements; enfin il fallait débarquer les soldats d'infanterie très éprouvés par une si longue navigation.

C'est par ces derniers que l'on commença.

Les 16e et 67e d'infanterie réduits l'un à 1,400 hommes, l'autre à 650 et ayant laissé respectivement à Vigo 350 et 120 malades, vinrent dès le 22 août camper « à deux lieues de Cadix, au fond de la rade, dans un endroit très sain et à portée de l'eau douce (1) ».

Le capitaine général Solano, qui avait autrefois pris part aux campagnes sur le Rhin avec le 67e, les entoura de soins. Cependant les hôpitaux espagnols offraient si peu de ressources qu'il fallut créer de toutes pièces une ambulance par corps.

On se mit de suite au travail pour réparer les avaries : les frégates manquaient toutes de voiles, ou les leurs ne tenaient plus; l'*Indomptable* avait sa grand'vergue cassée, le *Pluton* avait perdu la tête de son gouvernail, le *Mont-Blanc* son beaupré, le *Scipion* sa guibre, l'*Algésiras* sa pompe, l'*Intrépide* et le *Swiftsure* faisaient de l'eau, le *Berwick* devait jumeler son mât de misaine percé par deux boulets.

Pour tous ces travaux urgents les ressources de l'arsenal espagnol, épuisées par l'armement de 15 vaisseaux, étaient insuffisantes. Les bras faisaient aussi défaut, car les équipages

(1) Les troupes pouvaient cependant embarquer en deux heures. (Lettres de Lauriston, des 22 août et 2 septembre. *Archives nationales*, Secrétairerie d'État, AFIV, 1196.)

étaient incomplets, et le nombre des malades devait rester très élevé, malgré la relâche. Au 27 septembre il y aura 1,731 malades et le déficit total montera à 2,207 hommes (1).

Mais pour entreprendre une nouvelle navigation, la question des vivres était primordiale et, de ce côté, on devait se heurter aux plus graves difficultés.

Dès son arrivée, Villeneuve avait demandé « cinquante à cinquante-cinq jours de vivres, plus le journalier sur le pied d'environ 17,000 hommes ». Les magasins de Cadix étant vides, il n'y avait que deux ressources : prélever sur les vaisseaux espagnols armés la quantité de vivres nécessaires pour s'aligner à trois mois; acheter aux fournisseurs et aux particuliers.

Le premier moyen fut mis en œuvre, dès que l'on eut obtenu à ce sujet l'autorisation du gouvernement espagnol. Mais cela prit du temps et on ne pouvait compter de ce côté que sur un appoint insuffisant. Quant au second il devait se heurter à une difficulté qui ne fut jamais résolue complètement.

Dès l'arrivée de l'escadre à Cadix, Le Roy « commissaire général des relations commerciales en Andalousie » avait prévenu le ministre Decrès qu'il n'avait pas d'argent et que son crédit était complètement épuisé « même en délivrant des traites sur la marine française ». Or c'était tout ce que Decrès avait à offrir. Les 16 et 18 septembre encore il se contentait d'autoriser Le Roy à tirer à vue sur son département; mais il n'envoya pas un sou. De son côté Beurnonville, à Madrid, avait fait appel à la générosité du gouvernement espagnol. Celui-ci était en pleine crise financière, il n'avait pas le « plus léger crédit », le ministère avait perdu la confiance publique; aucune caisse ne payait et la seule qui eut conservé quelque solidité, celle de la « consolidation des billets royaux » venait de suspendre ses payements. On en était arrivé à un tel point que la cour ne pouvait plus payer son déplacement de Saint-Ildefonse à l'Escurial. Le prince de la Paix eut beau donner toutes les assurances, pendant qu'il promet-

(1) Lettres de Villeneuve, des 2 et 28 septembre. Déficit : 2,060 hommes, dont 1,171 malades et 311 déserteurs; puis déficit : 2,207 hommes, dont 619 aux hôpitaux de Cadix.

tait tout, l'intendant espagnol à la Isla de Leon exigeait le payement du peu de biscuit qu'il avait fourni (1); l'inspecteur de l'artillerie, marquis de Medina, refusait de rien donner sans argent comptant, et ne s'exécutait que sur des ordres formels venus de Madrid très tardivement.

Beurnonville trouva heureusement une précieuse ressource dans l'appui du financier Ouvrard, alors présent à Madrid. Bien que pressée par les demandes du ministre du Trésor français et de la Banque de France qui réclamaient l'envoi de 5 millions de piastres, la Compagnie Vanderberghe et Ouvrard commença par prêter à Le Roy des mandats payables sur sa caisse et par accepter pour 300,000 francs de traites que cet agent ne pouvait trouver à placer. Puis à la suite d'un nouvel échec de M. Le Roy pour écouler ces mandats, Ouvrard avança en numéraire 50,000 piastres. Cette somme arriva à Cadix le 24 septembre seulement. Beurnonville espérait que cet encaissement permettrait à Le Roy de négocier des effets pour deux ou trois fois davantage. Il n'en fut rien, et au même moment Ouvrard, à court d'argent, ne pouvait payer 60,000 piastres de mandats tirés par Le Roy. Ce fut le dernier coup pour le crédit de ce dernier. « Vous lui ouvririez, disait Beurnonville, pour 20 millions de crédit, qu'il ne placerait pas une traite. » Bien que prévenu bien à temps de cette situation, Decrès n'avait rien fait et devait se borner à offrir du papier et à conseiller des économies. Son ordre du 1er septembre, parvenu le 24 et prescrivant de porter les approvisionnements à six mois de vivres, devait rester inexécuté.

Cette situation fâcheuse, nullement imputable à Villeneuve, suffit à expliquer la longueur de son séjour à Cadix. Au 16 septembre, Lauriston, peu suspect de partialité pour l'amiral, rendait compte que l'approvisionnement *à trois mois*, n'en était encore qu'à la moitié; le 28, il manque encore 1,800 quintaux de biscuit. Et lorsque, le 20 octobre, Villeneuve se dira prêt, cette denrée essentielle fera encore défaut.

(1) Le Roy, 6 septembre. (*Archives de la Marine*, BB^{IV}, 234.) Beurnonville, 27 septembre.

Depuis longtemps Beurnonville avait proposé de charger la Compagnie Vanderberghe-Ouvrard des approvisionnements de l'escadre, en raison de la grande situation financière et commerciale qu'elle avait en Andalousie. Sans qu'on puisse dire qu'il y ait été autorisé par le Ministre, il fit partir de Madrid un agent de cette Compagnie, M. de Lineux. Celui-ci arriva trop tard à Cadix pour pouvoir rendre service à l'armée combinée.

En ce qui concerne les principaux chefs de cette force navale, Villeneuve avait été gravement malade de coliques bilieuses et fut long à se remettre ; Lauriston et Reille, rappelés en France, partirent le 30 septembre, cédant le commandement des troupes de terre à l'adjudant général La Condamine ; l'amiral espagnol Grandellana, fatigué, avait pris sa retraite. Quant à Gravina (1) il s'était rendu à Madrid dans les premiers jours de septembre. D'après les Mémoires du prince de la Paix (2), il se serait plaint de Villeneuve et Godoy lui aurait « recommandé d'agir sur lui pour éviter un combat, lui promettant que Villeneuve serait remplacé sous peu et qu'il garde bien le secret ». On peut douter de la véracité de ces affirmations écrites après coup ; car lors du voyage de Gravina à Madrid rien ne permettait encore de croire à la disgrâce de Villeneuve. D'ailleurs la correspondance du prince de la Paix ne révèle aucunement de pareilles dispositions. L'attitude de Gravina envers Villeneuve après son retour à Cadix, permet de douter aussi qu'il se soit plaint de son collègue ou qu'il ait pu attendre son prompt remplacement. Il abandonna l'*Argonaute* avec lequel il avait fait toute la campagne précédente et arbora son pavillon sur le *Prince-des-Asturies*, beau vaisseau de 100 canons et 16 obusiers lancé en 1794 à la Havane et qui venait d'être radoubé au Ferrol. Alava, restant commandant en second des forces espagnoles, monta sur la *Santisima-Trinidad*, le plus grand vaisseau qui fut à cette époque à flot dans aucune marine, armé

---

(1) Gravina avait été très froissé d'une lettre du prince de la Paix à Grandellana pour lui donner le commandement au cas où Gravina tomberait malade. (Lettre de Lauriston, du 22 août.) Le rappel de Grandellana et deux lettres du prince de la Paix et du roi d'Espagne dissipèrent ce malentendu. (Lettre de Lauriston, du 2 septembre.)

(2) Madrid, 1837.

de 140 canons, et, malgré ses trente-cinq années de service, resté très solide grâce à l'excellence des bois qui avaient servi à sa construction.

A son arrivée à Cadix l'escadre espagnole comptait, ainsi qu'il a été dit, 9 vaisseaux (1), dont 8 venaient du Ferrol, où l'on avait laissé l'*Atlas*, l'*España*, l'*America* fatigués par leur voyage aux Antilles et le *San-Julian* réputé mauvais marcheur. On devait trouver sur rade six nouveaux vaisseaux. En réalité quatre seulement étaient en rade et deux d'entre eux ne valaient rien. Gravina décida qu'ils seraient remplacés par la *Santa-Anna* de 110 et le *Rayo* de 100. On fit en outre rentrer au bassin le *Terrible* qui faisait de l'eau et on arma le *San-Justo* de 74 (2). Mais le 16 encore, douze vaisseaux espagnols seulement étaient en rade, neuf venant du Ferrol et trois armés à Cadix; trois autres étaient en réparation ou sans équipages; le 28 la mise en rade du *Rayo* et du *San-Leandro* porte à 14 le chiffre total. La *Santa-Anna* n'est prête que dans les premiers jours d'octobre.

Les six nouveaux vaisseaux qui portent à 15 l'effectif total des forces espagnoles sont donc, outre la *Santa-Trinidad* dont il a déjà été question, la *Santa-Anna*, lancée en 1784, fortement armée, mais pourvue d'un équipage novice et mal recruté, le *Rayo*, vieux navire datant de 1749, très mauvais voilier et surchargé par ses 100 canons, le *San-Justo* datant de 1779, mauvais marcheur, le *Bahama*, de l'année 1769, remis à neuf et assez bon, et enfin le petit *San-Leandro* de 64 canons seulement, lancé en 1787 et médiocre voilier.

Des neuf autres, l'*Argonauta*, le seul qui ait résisté à toute la campagne était excellent, le *Principe-de-Asturias* tout neuf et très bon aussi, le *Neptuno*, de 68 canons et 18 obusiers, bon, le *San-Francisco-de-Asis* mauvais, le *San-Agustin* vieux et fatigué, le *Monarca* excellent voilier, le *Montanès* assez bon,

(1) *Argonauta.*
Principe-de-Asturias.
Neptuno.
San-Francisco-de-Asis.
San-Agustin.
Monarca.
Montanès.
San-Ildefonso.
San-Juan-Nepomuceno.

(2) Lettre de Lauriston, du 2 septembre. (*Archives nationales*, Secrétairerie d'État, AF^{IV}, 1196.)

le *San-Ildefonso* médiocre, le *San-Juan-Nepomuceno* assez bon malgré trente ans de service (1).

La plus grande cause de faiblesse de l'armée espagnole tenait au recrutement de ses matelots, provenant trop souvent de rafles faites parmi les mendiants, les vagabonds, les prisonniers de droit commun, par suite de la pénurie des inscrits maritimes. Sous ce rapport les matelots anglais ne valaient guère mieux, mais de longues campagnes et une discipline terrible avaient transformé les mauvais éléments recrutés trop souvent de force en gabiers et en canonniers remarquables. A ce point de vue, l'infériorité des Espagnols était manifeste; leurs pièces, servies par des matelots sans instruction, sous la direction d'artilleurs de terre peu exercés eux-mêmes et de plus en nombre tout à fait insuffisant, devaient avoir un effet peu efficace, diminué encore par la singulière prédilection, que les Espagnols partageaient d'ailleurs avec les Français, pour viser la mâture de préférence à la coque de leurs adversaires, gaspillant ainsi leurs munitions pour un résultat problématique (2).

Les soldats de marine, peu instruits, mal nourris et mal payés étaient en outre médiocrement commandés par des officiers de marine qui avaient peu de goût pour ce genre de service.

Ces derniers étaient cependant très bons dans leur ensemble; solidement instruits dans les écoles fondées sous

(1) Couto, Desdevises du Dézert et *Archives de la Marine*, BB^{IV}, 229.

(2) Cette singulière manie, constatée par tant d'écrits divers, peut être attribuée à l'influence si fâcheuse, à cet égard comme à bien d'autres, des idées applicables à la course et non à la guerre.

Les anciens corsaires, si nombreux sur les vaisseaux de la République et de l'Empire, ayant dû souvent leur liberté à un coup heureux dégréant un navire qui leur donnait la chasse, avaient une prédilection instinctive pour le tir à démâter. Peu de capitaines comprenaient la sagesse de ce mot de l'un d'eux à ses canonniers : « Tirez en bois, mes enfants, les Anglais n'aiment pas qu'on les tue. » Dans une bataille rangée, c'était pourtant la question essentielle.

Les Anglais, en effet, ne redoutaient que le tir dans la coque, car leurs gabiers réparaient vite les avaries de mâture. On raconte que dans une affaire où quelques coups de canon bien dirigés avaient atteint du monde dans la batterie d'un vaisseau britannique, le moral des hommes, très atteint, fut remonté par la plaisanterie d'un matelot qui passa sa tête dans l'ouverture faite dans la coque par un boulet français. Comme on s'en étonnait : « Ma foi, dit-il, c'est encore là que je suis le plus en sûreté, car il n'en passera sûrement pas deux dans le même trou. »

Charles III, ils avaient à leur tête des chefs de réelle valeur. Gravina, son chef d'état-major Escaño ; Alava, Alcala Galiano, Valdès, Churruca étaient des hommes de mer savants et pleins d'expérience et en outre des militaires de la plus noble bravoure. Le désastre final ne doit pas faire oublier la dignité de leur conduite et le mérite de leurs efforts.

Diverses versions ont été données au sujet des dispositions réelles des marins espagnols pour l'alliance française.

En ce qui concerne l'amiral Gravina et malgré le passage des Mémoires du prince de la Paix, auquel il a été fait allusion plus haut, rien ne permet de supposer qu'il ait eu personnellement ou encouragé dans son entourage un esprit de dénigrement envers Villeneuve. Ce dernier ne cesse, dans sa correspondance, de rendre hommage au dévouement de son collègue et il semble que toutes les questions furent envisagées de la même manière par les deux amiraux. Gravina avait d'ailleurs été personnellement l'objet de distinctions flatteuses de la part du gouvernement français. Tout porte donc à penser que Gravina fut réellement ce qu'il se montra dans toutes les circonstances officielles, l'allié le plus sûr et le plus fidèle et le collègue dévoué dont le tact et l'abnégation furent constamment nécessaires dans la situation délicate où fonctionnait le commandement.

Dès l'arrivée à Cadix, le 28 septembre, des instructions datées de Paris, 16 septembre, Gravina s'était rendu à bord du *Bucentaure* pour annoncer à Villeneuve que les quatorze vaisseaux espagnols, prêts à ce moment, étaient à son entière disposition pour toute opération qu'il voudrait entreprendre et que la *Santa-Anna* se joindrait à l'armée neuf jours plus tard (1). L'ordre était donné de faire embarquer les troupes le lundi suivant et « immédiatement après, disait Villeneuve, l'armée doit mettre à la voile (2) ». « Les capitaines commandants, ajoutait-il, jugeront que, d'après la position et la force de l'ennemi devant ce port, une bataille doit avoir lieu le jour même de la sortie. » Aucune protes-

---

(1) Lettre de Gravina à Decrès, 28 septembre.
(2) Ordre général du 28 septembre.

tation ne fut faite à ce moment contre la sortie de l'armée et l'éventualité d'une bataille.

Mais les forces anglaises devant Cadix ne cessant de s'accroître, l'état d'esprit changea rapidement. Tout le premier, Villeneuve faisait remarquer au Ministre, la nécessité pour dérader d'attendre un vent d'Est bien établi, afin de ne pas risquer le sort de Bruix qui avait mis trois jours pour cette opération. Celle-ci serait devenue par trop dangereuse devant un ennemi, dont ce jour-là la force était évaluée à 31 vaisseaux (1). C'était l'arrivée de Nelson avec trois nouveaux vaisseaux qui portait à ce chiffre les forces anglaises. Le bruit se répandait aussi que l'armée combinée allait être attaquée dans la rade même de Cadix, de sorte que Gravina et Villeneuve firent étudier un plan de défense sur une ligne d'embossage (2).

Villeneuve manifestait aussi dans ses lettres à Beurnonville que l'ennemi ayant acquis la supériorité numérique, on ne pourrait tenter une sortie que si un détachement affaiblissait au moins temporairement l'armée anglaise. Cependant le vent ayant, le 7 octobre, passé au Nord-Est, le signal de se préparer à mettre à la voile avait été arboré sur le *Bucentaure*. « Le vent, dit Villeneuve, ayant soufflé grand frais de cette partie (Nord-Est, favorable à la sortie) et devant être diamétralement contraire à la route que je devais faire, je ne pus exécuter mon dessein. » Il est difficile de prendre au sérieux le prétexte invoqué. Pour ne pas exécuter la sortie, il dut y avoir un autre motif qu'un vent par trop favorable et c'est sans doute aux « observations qui venaient de toutes parts sur l'infériorité de nos forces..... » qu'il faut attribuer le contre-ordre donné.

Villeneuve convoqua donc sur la demande de Gravina (3) pour le lendemain 8 octobre, à un conseil de guerre, à bord du *Bucentaure*, les officiers généraux et les plus anciens capitaines de vaisseau des deux armées.

---

(1) Lettre de Villeneuve, du 28 septembre, minuit.

(2) Lettre de Gravina au prince de la Paix, du 2 octobre, dont le sommaire seul existe encore aux archives du ministère de la marine à Madrid.

(3) Lettre d'Escaño à Mac-Donnell, commandant du *Rayo* communiquée par S. E. le général Alcala Galiano. — P. A.

Le procès-verbal de cette réunion (1), signé Prigny, Galiano, Lavillegris, Maistral, Cosmao, Mac Donnell, Sisneros, Magon, Escaño, Dumanoir le Pelley, Alava, Gravina et Villeneuve conclut très catégoriquement « qu'il était nécessaire d'attendre l'occasion favorable, dont il est question dans les instructions de l'amiral, et qui peut naître du mauvais temps qui éloignerait l'ennemi de ces parages, ou de l'obligation où il se trouvera de diviser les forces de son escadre pour protéger son commerce dans la Méditerranée et les convois qui peuvent être menacés par les escadres de Carthagène et de Toulon ». D'ailleurs tous les membres du conseil « ont témoigné le désir qu'ils auront toujours d'aller combattre l'ennemi, quelle que soit sa force, dès que Sa Majesté le désirerait..... ».

Cette décision était si naturelle à ce moment, qu'on ne peut guère concevoir de doute sur l'unanimité, attestée par Villeneuve, avec laquelle tombèrent d'accord tous les signataires du procès-verbal.

Cependant des controverses se sont élevées à ce sujet.

On a fait remarquer que le rapport de Gravina au prince de la Paix, relatant la séance du 8 octobre, avait disparu des Archives de Madrid dans des conditions suspectes (2). Celles-ci sont tout au moins douteuses. Successivement, la disparition aux Archives de la Marine à Madrid des pièces concernant Trafalgar a été attribuée à Murat qui, en 1808, aurait fait enlever ces pièces de l'Amirauté (dont le prince de la Paix était le chef) pour les envoyer en France (2). Cette version doit être rejetée à la suite des recherches faites

---

(1) Joint à la lettre de Villeneuve du 8 octobre. (*Archives de la Marine*, BB^{IV}, 230.)

(2) Voir à ce sujet Marliani et Desdevises du Dézert. Le bordereau général des pièces qui existaient aux archives du ministère de la marine, avant leur destruction par la Junte révolutionnaire, le 15 janvier 1847, bordereau dû à l'obligeance du capitaine de vaisseau Ferrer, porte simplement, à la date du 8 octobre, la mention suivante : « El mismo (Gravina) incluye varios documentos relativos à la sesion celebrada en el navio *Bucentaure*, y a que convoio a dietro general y varios comandantes espanoles el almirante Villeneuve para tratar de la salida de las amadas. » Mais à la date du 13 le même bordereau signale une autre lettre de Gravina, dont on peut cette fois deviner le sens : « El general D. F. Gravina manifiesta en carta confidencial los inconvenientes que haya para que la escuadra salga a largos cruceros. »

(3) Cette version a été reproduite dans le journal l'*Epoca* (supplément du 21 octobre 1905), par M. Perez de Guzman.

aux Archives de la Marine française et aux Archives nationales. Puis on a parlé d'un incendie survenu en 1808 à Madrid. Enfin, d'après un certificat fourni par le chef actuel des Archives du ministère de la Marine, le capitaine de vaisseau Ferrer, il semblerait que le 15 janvier 1847, les révolutionnaires se seraient emparés des papiers du ministère de la Marine (1). Quoi qu'il en soit, Marliani, dans son ouvrage *Vendicacion de la Armada Española*, écrit en 1850, constate la perte des documents relatifs au conseil de guerre du 8 octobre, et place la destruction ou le détournement de ces pièces à une époque antérieure à 1840.

D'après le témoignage de D. Ruis de Apodaca, beau-frère de Churruca et qui servait alors sous ses ordres en qualité de garde-marine, témoignage relaté par M. Marliani, une violente altercation aurait eu lieu entre Magon et Galiano, ce dernier étant opposé à la sortie de l'escadre, et Churruca aurait prononcé des paroles outrageantes pour les Français. Ce récit est d'ailleurs confirmé (2) par les Mémoires de D. Antonio Alcala Galiano, fils du commandant du *Bahama* au combat de Trafalgar, et qui, en 1805 ayant seize ans et étant à Cadix, avait pu savoir ce qui s'était passé au conseil de la bouche même de son père. Mais, comme le fait justement remarquer M. Desdevises du Dézert, Churruca ne paraît pas avoir assisté au conseil à cause de son peu d'ancienneté de grade (3) et ce qu'on sait de sa dignité et de sa courtoisie habituelles permet de douter qu'il se soit laissé aller à des expressions outrageantes. Escaño paraît avoir donné la note juste, au moins en ce qui concerne les sentiments des marins espagnols, lorsqu'il écrivait à son frère (4) : « Villeneuve pensait sans doute trouver de l'opposition chez les Espagnols pour tout rejeter sur nous. Gravina a rendu vain cet espoir et déjoué cette intrigue. »

Ce récit, que donne Escaño dans une lettre adressée au général Mac-Donnell, paraît remettre les choses au point (5).

---

(1) Voir documents annexes.

(2) Cette version avec les détails dont on ne peut vérifier l'authenticité vient d'être reprise dans le beau livre de M. Fraser « The Ennemy at Trafalgar », Londres, 1906.

(3) Il ne figure pas parmi les signataires du procès-verbal.

(4) Lettre du 11 octobre, citée par Fernandez Duro. (*Armada española*, t. VIII.)

(5) Lettre d'Escaño à Mac-Donnell. P. A.

« Le major général (Escaño) posa la question. Est-il préférable dans les circonstances actuelles de maintenir vingt-cinq à trente navires anglais devant le port, ou bien doit-on préférer de sortir plutôt que de recevoir l'attaque au mouillage?.... Il termina en remarquant que les ordres supérieurs ne pouvaient obliger à faire l'impossible et ne serviraient pas d'excuse en cas de désastre. Magon prit la parole pour réfuter le major général et dans sa vive réponse s'exprima en termes peu convenables. Le délicat et pondéré Galiano voulut lui faire rétracter quelques expressions et l'on s'échauffa. Gravina se levant alors demanda qu'on votât sans plus de discussion, s'il fallait faire ou non sortir du port l'armée combinée..... Le vote donna pour résultat qu'on resterait à l'ancre..... »

Bien peu des marins présents pouvaient défendre un projet de sortie, qui devait fatalement amener un combat inutile et présentait peu de chances de succès, mais sauf Escaño personne non plus ne voulut prendre la responsabilité du refus d'exécuter les instructions impériales, même au moment où la supériorité de forces des Anglais était manifeste. Il est donc fort peu vraisemblable que le conseil du 8 octobre ait été marqué par des dissensions violentes et des conflits de personne. La solution naturelle consistait à ajourner le départ jusqu'au moment où une circonstance nouvelle permettrait d'espérer le succès et tout au moins donnerait un but au sacrifice certain qu'il faudrait faire. L'unanimité avec laquelle ce parti fut pris n'a donc rien qui doive surprendre. Ce fut, suivant l'usage des conseils de guerre, un compromis qui ne parut pas engager l'avenir, puisque la sortie de l'armée était subordonnée à un événement qui dut paraître peu vraisemblable.

Ce fut justement cette éventualité qui se réalisa.

Ainsi qu'il l'écrivait à l'issue du conseil du 8 octobre, Villeneuve allait se tenir prêt à profiter de la première circonstance favorable pour mettre à la voile. Un moyen qu'il proposait d'ailleurs, pour « obliger l'ennemi à diviser ses forces » aurait été de donner l'ordre à la division de Carthagène de prendre la mer « pour une croisière peu éloignée, sur le cap Bon, par exemple (1) ». Or, c'est juste-

(1) Lettre du 8 octobre. (*Archives de la Marine*, BB^{IV}, 230.)

ment ce qui venait de se passer. Salcedo, avec quatre vaisseaux, avait mis à la voile dans le but d'intercepter un convoi de troupes signalé depuis longtemps le long des côtes de l'Océan (1). Celui-ci étant resté sous le canon de Gibraltar, la division espagnole rentra à Carthagène après une courte absence de quarante-huit heures (2) et sans que Nelson ait cru nécessaire de s'affaiblir pour intercepter ses mouvements. Plus d'initiative de la part de Salcedo aurait eu peut-être le résultat que Villeneuve avait justement escompté. Le 8 octobre, à la nouvelle que le convoi évalué à cinquante voiles sous l'escorte d'un vaisseau avait quitté Gibraltar, Salcedo appareilla de nouveau. Trois jours plus tard il rentra sans s'être éloigné de plus de six lieues (3).

De son côté, Villeneuve, voyant toujours cinq frégates, un brick et une goélette croisant très près de Cadix, avait décidé de faire sortir de nuit Magon avec trois vaisseaux pour tourner les éclaireurs anglais et leur donner la chasse. Il n'attendait qu'une nuit sans lune pour mettre ce projet à exécution (4) et, le 18 au matin, il donna des ordres en conséquence.

Mais dans le courant de la journée les signaux de la côte firent connaître « que le convoi anglais avait appareillé de Gibraltar escorté par quatre vaisseaux, qu'un autre était à Gibraltar démâté de son grand mât et qu'un autre faisait route dans le détroit pour aller mouiller dans ce port (5) ». C'était la circonstance attendue et l'occasion favorable offerte par un affaiblissement de six vaisseaux anglais. En même temps Villeneuve, déjà prévenu le 15 que Rosily avait passé par Bayonne en route pour Cadix et qui avait d'abord accueilli cette nouvelle avec satisfaction, apprenait « par le bruit public » que cet amiral était arrivé le 10 à Madrid et qu'il venait prendre le commandement. « Sans doute, dit-il, je serais bien charmé de lui céder la première place, s'il m'était réservé d'occuper la seconde; elle est due à l'ancien-

---

(1) C'était l'expédition du général Craig dont il a déjà été question.
(2) Lettre de Beurnonville, du 10 octobre. (*Archives de la Marine*, BB^{IV} 234.)
(3) Lettre de Beurnonville, du 20 octobre.
(4) Lettres des 15 et 18 octobre, citées par l'amiral Jurien de la Gravière.
(5) Lettre de Villeneuve du 18.

neté de ses services et à ses lumières. Mais ce serait trop affreux pour moi de perdre toute espérance d'avoir une occasion de montrer que j'étais digne d'une meilleure fortune. Quoi qu'il en soit, monseigneur, je ne puis expliquer le silence que vous avez observé sur la mission du vice-amiral Rosily que par l'espérance que j'aurai pu remplir la mission qui m'est confiée en ce moment et, si le vent me permet de sortir, je partirai demain. »

Ni Decrès, ni Beurnonville (1) n'ayant en effet averti Villeneuve de son remplacement, l'annonce de l'arrivée de Rosily à Madrid et les bruits qui circulaient étaient bien de nature à pousser l'infortuné amiral à un acte de désespoir. Mais, si cette considération pesa sur sa décision, il n'est que juste pour la mémoire de Villeneuve de rappeler qu'en prenant la mer, il ne faisait qu'exécuter les ordres qu'il avait reçus, et en outre que la circonstance favorable, expressément visée par le conseil de guerre du 8 octobre, s'était réalisée complètement. Villeneuve se serait définitivement condamné lui-même, devant l'Empereur et devant ses subordonnés, s'il n'avait pas profité, pour mettre à la voile, de ce que Nelson s'était affaibli de six vaisseaux.

(1) Lettre de Beurnonville, du 20 octobre. (*Archives de la Marine*, BB^{IV}, 231.)

Le blocus de Cadix.

On a vu qu'à peine l'armée combinée était entrée à Cadix, Collingwood en avait repris le blocus bien qu'avec des forces minimes.

Les trois vaisseaux *Dreadnought*, *Colossus* et *Achille* s'étaient successivement renforcés du *Mars*, revenu de Tanger dès la nuit du 20 août, puis le 22, des 4 vaisseaux de Bickerton, *Queen*, *Tonnant*, *Minotaur* et *Bellerophon*.

Bickerton, malade, ayant dû rentrer en Angleterre à bord de la frégate *Décade*, Collingwood était resté en vue de Cadix.

Calder, ainsi qu'on l'a vu plus haut, était parti d'Ouessant avec 18 vaisseaux : *Prince-of-Wales*, *Britannia*, *Canopus*, *Spencer*, *Spartiate*, *Donegal*, *Tigre*, *Swiftsure* *Conqueror*, *Leviathan*, *Temeraire*, *Prince*, *Neptune*, *Revenge*, *Zealous*, *Defence*, *Orion* et *Polyphemus*, avec la frégate *Sirius*.

Le *Dragon* qui devait être retrouvé devant le Ferrol avait le 13 rallié la frégate *Phœnix* (1) et ces deux navires étaient partis pour l'Angleterre escortant la *Didon* prisonnière. Quant au *Goliath* qui avait été lui aussi mis sous les ordres de Calder, il avait le 15 août enlevé le brick, le *Faune*, et le 18, la frégate la *Torche*, et étant retourné à Ouessant, il ne devait pas non plus être rallié (2).

Pendant que Calder exécutait vers le Sud la route prescrite par ses instructions, les renseignements arrivaient à Cornwallis précisant les mouvements de l'escadre alliée. Dès le 19, il savait par la *Naïad* que Villeneuve était sorti du Ferrol et en

(1) Rapport du capitaine Griffitts, commandant le *Dragon*, et dépêche de Cornwallis du 24 août. (Admirals Despatches, vol. 129. *Record Office*.)

(2) Dépêche de Cornwallis du 30 août. (*Ibid*.)

donnait avis à l'Amirauté et en outre en triple expédition à Calder (1) avec l'ordre de suivre l'ennemi partout où il irait.

Le capitaine Brace de la frégate *Iris* avait en effet observé les mouvements des Franco-Espagnols et en avait donné avis dès le 14. Il évaluait leur force à 36 voiles, dont 27 ou 28 vaisseaux (2).

Le 30, Cornwallis avait l'avis officieux que Villeneuve avait pris la route de Cadix, mais il était toujours sans nouvelles de Calder, que le *Goliath* n'avait pas rencontré (3).

Enfin le 31, arrivait au commandant en chef une lettre de Calder datée du 22 (4). Celui-ci était resté assez longtemps ignorant de la situation. Le *Pickle* qu'il avait envoyé le 21 à Vigo, en le reliant à lui par le *Sirius* et le *Hazard*, lui avait seulement fait connaître le départ de l'escadre de Rochefort, à la date du 18, dans la direction du Nord-Ouest; il ne savait rien de Villeneuve. Mais le 21, il avait reçu par le *Nimble* les ordres de Cornwallis et se décida à faire route vers Cadix.

« Je vais, disait-il, rallier Collingwood devant Cadix, mais s'il a été chassé de son poste par l'ennemi, je compte le retrouver à Gibraltar. Mais si l'ennemi n'est pas venu dans le Sud, je pense que l'amiral Collingwood approuvera que je vous rejoigne sous Ouessant. »

Le 24, se trouvant à 24 lieues du cap Saint-Vincent, il apprenait par M. Gambier, consul à Lisbonne que les Franco-Espagnols avaient été vus le 21 dans ces parages faisant route au Sud (5), et le 26, retenu par un vent contraire dans les mêmes parages, il ralliait le *Nautilus*, porteur d'une dépêche de Cornwallis datée du 20 et apprenait positivement

(1) Lettre de Cornwallis du 19 août. *Record Office*, vol. 129. (Admirals Despatches.) « Ce matin, la *Naïad* m'a apporté la nouvelle que l'escadre combinée ennemie est sortie du Ferrol.... Une partie des navires ennemis ont été vus par la *Naïad* le 14 au matin. » J'ai immédiatement envoyé le capitaine Dundas au vice-amiral sir Robert Calder avec ce renseignement, et j'espère que s'étant mis par mon ordre à la poursuite de l'ennemi, au lieu d'aller devant le Ferrol, il aura de nouvelles informations par les navires que j'ai envoyés à la recherche de l'ennemi, et sera en état de les atteindre. J'ai envoyé des duplicata de mes dépêches par le *Hazard* et la *Naïad*. »

(2) Dépêche du 14 août. (Admirals Despatches, vol. 129. *Record Office*.)

(3) Lettre de Cornwallis du 30 août. (*Ibid.*)

(4) Lettres de Cornwallis du 21, et de Calder du 22.

(5) Lettres de Calder du 24, transmise par Cornwallis le 2 septembre (*Ibid.*), et du 26.

que les alliés étaient entrés à Cadix et qu'en outre Bickerton avait rallié Collingwood.

La nouvelle définitive de l'entrée de Villeneuve à Cadix ne parvint à Cornwallis que le 5 septembre. Jusqu'à ce moment, et malgré la clairvoyance dont il avait fait preuve en prescrivant à Calder de ne pas s'attarder devant le Ferrol, mais de rechercher l'ennemi, il était resté dans une incertitude qui s'était accrue par suite de l'apparition des vaisseaux d'Allemand dans les parages de Penmark.

Le 30, enfin, Calder arriva devant Cadix, et l'appoint de ses 18 vaisseaux porta la force de l'escadre de blocus à 26 vaisseaux de ligne.

De la tour Saint-Sébastien, on constata immédiatement le renforcement de la croisière anglaise. On voyait 5 ou 6 frégates et 24 ou 25 vaisseaux, dont 7 à trois ponts. 5 vaisseaux et 2 frégates se tenaient à 3 lieues, et 17 autres à 6 lieues (1). C'était le système de l'Inshore Squadron ou « escadre d'observation » appliqué constamment devant Brest et de nouveau mis en pratique.

Sentant bien que dans ces conditions la division de Carthagène ne pourrait rallier Cadix sans livrer un combat désastreux, Villeneuve et Gravina avaient été d'accord pour prévenir Salcedo de ne pas chercher à passer le détroit de Gibraltar.

Le blocus resta en effet très serré et les Anglais furent tenus très au courant de la force et des dispositions des Franco-Espagnols (2). Ils furent en outre ralliés le 24 par le *Sirius* et Calder fut ainsi mis très exactement au courant de la situation générale et du mouvement d'opinion qui se prononçait contre lui. Dès le 30, il demanda à rentrer en Angleterre. Son départ devait être cependant différé jusqu'à la venue de Nelson.

Arrivé le 18 août à Spithead avec le *Victory* et le *Superb*, celui-ci avait dû rester en quarantaine à Motherbank jusqu'au

(1) Lettres de Lauriston du 3 septembre (*Archives Nationales*, secrétairerie d'État, AF IV, 1196) ; de Villeneuve du 6 septembre (*Archives de la Marine*, BB IV, 230).

(2) Lettre de Calder du 13 et 24 septembre (*Record Office, ibid.*), des 21 et 30 septembre (Leyland, *Blocus de Brest*), publiées.

lendemain soir. Après avoir amené son pavillon, il se rendit à Merton, puis à Londres le 28, d'où il retourna à Merton. Il y reçut le 2 septembre la visite du capitaine Blackwood, de la frégate *Euryalus*, venant lui annoncer l'entrée des alliés à Cadix.

Considérant que c'était à lui que devait appartenir l'honneur de livrer la bataille décisive, Nelson partit immédiatement pour Londres pour demander à l'Amirauté d'aller prendre le commandement des forces rassemblées devant Cadix et envoya l'ordre au *Victory* de ne pas entrer au port et de rester prêt à prendre la mer. L'Amirauté accueillit immédiatement la demande de Nelson et lui conféra le droit illimité de choisir tout navire qu'il voudrait avoir avec lui (1). Considérant même que Nelson n'avait pas quitté le commandement de l'escadre de la Méditerranée, mais avait simplement joui d'un congé, lord Barham ne crut pas devoir remettre à l'amiral une nouvelle lettre de service.

Revenu à Merton le 3 septembre, puis à Londres, Nelson envoya à Collingwood le 7 septembre l'avis qu'il serait son commandant en second et l'invita à passer du *Dreadnought* sur le *Royal-Sovereign* (2). Le vendredi 13 septembre Nelson quitta définitivement Merton. Le lendemain il était à Portsmouth; seuls des navires qu'il avait désignés pour le suivre, le *Victory* et la frégate *Euryalus* étaient prêts à appareiller. Le vaisseau et la frégate mirent à la voile le 15. Le rendez-vous donné à l'*Ajax* et au *Thunderer* alors à Plymouth était sous le cap Saint-Vincent. Mais dès le 18, au moment où Nelson passait devant le cap Lizard il aperçut ces deux vaisseaux sortant de Plymouth et les rallia à son pavillon.

Un violent coup de vent d'Ouest-Sud-Ouest retarda beaucoup la sortie de la Manche. Le 20, à 27 lieues au Sud-Ouest de Scilly, on échangeait des signaux avec la division de Stirling, puis avec la *Decade* ramenant Bickerton; le 23 on doublait le cap Finistère. Parvenu devant Lisbonne le 25,

---

(1) Il choisit le *Royal-Sovereign*, la *Defiance*, l'*Agamemnon*, le *Victory* et la frégate *Euryalus*, alors à Portsmouth, ainsi que l'*Ajax* et le *Thunderer* alors à Plymouth.

(2) Ce vaisseau était encore à Portsmouth et n'était pas prêt au moment du départ de Nelson.

Nelson faisait prévenir de son approche le consul Gambier et le capitaine Sutton, de l'*Amphion*, en leur recommandant de cacher soigneusement sa présence. Collingwood reçut aussi l'avis de l'arrivée prochaine de Nelson par l'*Euryalus* qui avait pris la tête : il devait envoyer une frégate sous le cap Sainte-Marie, et s'abstenir de tout salut à l'arrivée du commandant en chef.

Le vent du Sud restait faible et contraire, le 26 et le 27 Nelson était encore sous le cap Saint-Vincent. Là on rencontra le sloop *Nautilus* qui reçut la mission d'y attendre les 3 vaisseaux *Royal-Sovereign*, *Defiance*, *Superb* et de prévenir au cas où la flotte de Brest ferait son apparition dans ces parages.

Le rendez-vous général pour tout navire placé sous les ordres de Nelson fut fixé entre le cap Sainte-Marie et Cadix. Mais si l'escadre ne s'y trouvait pas, et était partie à la poursuite de l'ennemi, des informations seraient laissées, soit au cap Spartel, soit à Tanger.

Enfin le 28 septembre à 6 heures du soir, Nelson rallia les forces sous les ordres de Collingwood (1). Celui-ci avait avec lui 23 vaisseaux, six autres étaient détachés vers Gibraltar, pour se reposer et en même temps observer Carthagène. A 8 heures du matin, le gros était à 5 ou 6 lieues du phare de Saint-Sébastien qui était relevé à l'Est par le Nord; les frégates *Euryalus* et *Hydra* étaient immédiatement envoyées devant Cadix. On voyait nettement trente-cinq à trente-six navires : tant français qu'espagnols.

Toute la crainte de Nelson était que l'annonce de son arrivée détournât Villeneuve de prendre la mer. Il avait ordonné qu'on s'abstînt de saluts et il crut devoir recommander au lieutenant général Fox, commandant à Gibraltar, qu'on répandît le bruit du renvoi en Angleterre d'un nombre de vaisseaux égal à celui qu'il amenait.

En cas de rencontre, il était assuré du succès. « Que le combat ait lieu à un moment ou à un autre, écrit-il, il n'aura jamais été surpassé. »

Collingwood s'était préoccupé des ressources que l'armée

(1) Il ne put communiquer avec lui que le lendemain matin.

combinée pouvait tirer des navires neutres, principalement danois, qui apportaient des vivres à Ayamonte, Cadix et Algésiras et avait donné l'ordre de saisir tous les caboteurs et de les déférer au tribunal des prises à Gibraltar. Nelson s'empressa d'approuver cette mesure, comptant bien que la famine forcerait les alliés à sortir du port. De son côté, on était aussi très à court en vivres et en eau ; il fut donc décidé que le contre-amiral Louis irait avec 6 vaisseaux se ravitailler à Gibraltar et Tetuan, et qu'à son retour, six autres navires seraient détachés pour le même objet. En conséquence, le 3 octobre, les vaisseaux *Queen*, *Canopus*, *Spencer*, *Zealous*, *Tigre* avec la frégate *Endymion* partirent pour Gibraltar. Les vaisseaux *Britannia*, *Temeraire*, *Achille*, *Bellerophon*, *Polyphemus* et *Donegal* étaient désignés pour les remplacer. Calder avait demandé, par une lettre datée du 30 septembre, à retourner en Angleterre pour se justifier devant un conseil d'enquête de sa conduite au combat du 22. Nelson autorisa les capitaines des vaisseaux *Thunderer*, *Defiance*, *Ajax* et de la frégate *Sirius* à aller servir de témoins devant la cour martiale (1). Les capitaines Brocon, de l'*Ajax*, et Lechemere du *Thunderer*, profitèrent seuls de l'autorisation qui les priva de l'honneur de prendre part à la bataille de Trafalgar. Nelson accorda aussi à Calder la faveur de revenir en Angleterre sur le *Prince-of-Wales* qu'il montait, se privant ainsi d'un de ses plus forts vaisseaux (2).

Le dispositif adopté pour le blocus fut indiqué dans deux lettres du 4 octobre adressées aux capitaines Duff, du *Mars*, et Blackwood, de l'*Euryalus*. Le premier, avec son vaisseau et le *Defence* et le *Colossus*, devait se placer à 3 ou 4 lieues de l'escadre dans la direction de Cadix en détachant un des vaisseaux dans l'Est. Les frégates *Phœbe*, *Sirius*, *Naïad* et *Niger* étant attendues de Gibraltar, deux d'entre elles avec l'*Euryalus* devaient rester le plus près possible du port. Une d'elles pourrait d'ailleurs mouiller pendant la nuit entre Cadix et les bancs de Saint-Pierre. La *Juno* se tiendrait entre

(1) Elle devait se réunir les 23 et 26 décembre et conclure à une « sévère réprimande » contre Calder.

(2) Le *Prince-of-Wales* avait 90 canons. Calder partit le 13 octobre.

le cap Spartel et Trafalgar. Le gros de l'escadre serait en permanence à 16 ou 18 lieues à l'Ouest de Cadix, s'en rapprochant chaque fois que le vent soufflerait de la partie Est, mais sans jamais être au Nord du parallèle passant par le port. Si l'on apprenait la sortie de l'armée combinée, Nelson comptait se diriger rapidement vers le cap Spartel.

Il expliquait dans une lettre à lord Barham qu'en se tenant de sa personne aussi loin de Cadix, il voulait éviter d'être surpris trop près de terre par un coup de vent d'Ouest, qui, avec une flotte comprenant tant de trois-ponts, c'est-à-dire de navires dérivant beaucoup, le forcerait immanquablement à entrer dans le détroit, laissant l'ennemi libre de sortir à son gré, même « par vent d'Ouest, ainsi qu'on en a fait le tour à lord Keith, pendant la dernière guerre ». Quant à l'idée de se porter tout d'abord vers le cap Spartel, idée qu'appliqua Nelson dès qu'il apprit la sortie de l'armée combinée, elle se justifiait par la crainte d'une jonction de celle-ci avec la division de Carthagène. La disposition de la côte qui court vers l'Ouest jusqu'au cap Saint-Vincent, ôtait d'ailleurs toute crainte que Villeneuve pût s'échapper vers le Nord. Les dispositions prises dès le 4 octobre étaient donc d'une remarquable prévoyance et devaient être justifiées par une réussite complète.

Mais pour être prévenu à temps il fallait beaucoup de frégates ; Nelson en demandait 8 avec 3 bricks rapides. Le 5 il n'en avait que deux avec le *Pickle*. « J'attends avec impatience, écrit-il, d'avoir plus d'yeux et espère que l'Amirauté se hâte de m'en envoyer. J'ai perdu la dernière escadre par manque de frégates. » Outre ce qu'il voulait avoir constamment avec lui, Nelson demandait des éclaireurs pour les répartir au cap Sainte-Marie, au cap Spartel, aux Salvages, au cap Saint-Vincent, dans le détroit, devant Carthagène, avec les transports du général Craig. Au total il estimait à 22 frégates et 16 sloops le nombre de navires légers qui lui étaient nécessaires. Réduit en permanence à 23 vaisseaux par l'envoi périodique des autres en ravitaillement, « sous peine, disait-il, d'être bientôt forcé d'y aller moi-même, avec toute la flotte », et bien que plein de confiance dans l'issue de la lutte qu'il attendait chaque jour, Nelson n'en demandait pas moins des renforts.

Le rôle de Blackwood devant Cadix était difficile. Le 8 seulement lui arrivait la *Naïad*, et l'*Eurydice* avait réussi à enlever un corsaire de deux canons de 24. Mais ce succès avait causé l'échouage de la frégate qui s'était dégagée à grand'peine. De son côté l'*Œtna*, ayant perdu toutes ses ancres, sauf une, devait aller à Gibraltar. Cependant la surveillance restait parfaite : on avait connu l'embarquement des troupes de terre. Le 9, Blackwood avait vu les vaisseaux hisser leurs hautes voiles et le vent restant à l'Est, Nelson avait envoyé le *Pickle* pour prévenir les éclaireurs de redoubler de surveillance. Dans la soirée le vent passa à l'Ouest avec tendance à passer au Nord, de sorte que la sortie des alliés pendant la nuit et leur marche vers Gibraltar parut assez probable. Le *Royal-Sovereign* était arrivé et Collingwood y transporta son pavillon. Le 10 arriva le *Belleisle* porteur d'un ordre secret de l'Amirauté, daté du 21 septembre et peu fait pour faciliter la tâche de Nelson, à qui il était enjoint de couvrir la marche des transports du général Craig, en restant constamment en liaison avec cette expédition. Il fallait par suite observer Toulon et Gênes et le manque d'éclaireurs rendait une telle surveillance impossible. D'autre part le vent d'Ouest fraîchissait et l'escadre ayant beaucoup dérivé vers la côte, il fallut s'en écarter en louvoyant vers l'Ouest et le Sud et revenir à 15 lieues du port. C'est là que se trouvait le gros de l'escadre le 11 au matin, Blackwood avec 5 frégates, 1 brick et 1 shooner très près de Cadix et relié à la flotte par une division de 3 vaisseaux. En cas de sortie, la consigne était de tirer un coup de canon toutes les trois minutes.

Les deux frégates *Renommée* et *Aimable* étant arrivées le 11 furent dirigées sur Gibraltar pour y rallier l'*Aurora*, et de là aller à Malte escortant le convoi de Craig. L'intention de Nelson était d'y ajouter une division de 6 navires avec un amiral pour le moment où les transports seraient exposés aux entreprises de la division de Carthagène.

Le 13 arrivaient par l'*Agamemnon* des nouvelles d'Allemand qui avait été vu vers Oporto. L'*Agamemnon* et l'*Aimable* avaient échappé à grand'peine. Le premier de ces navires ayant à son bord lord Robert Fitzgerald, ministre d'Angleterre à Lisbonne, était parti le 2 octobre ; à 20 lieues du cap

Finisterre il avait été chassé par 6 vaisseaux, 2 frégates et 1 brick qui s'étaient trouvés un moment à portée de canon. Le vaisseau anglais avait dû jeter à la mer ses barriques d'eau pour s'alléger, et après une course de 70 milles avait pu s'échapper et rallier la frégate l'*Aimable*.

L'arrivée de l'*Agamemnon* suivie le lendemain de celle de l'*Africa* compensait le départ du *Prince-of-Wales*.

Le dispositif fut modifié le 15. Les vaisseaux *Defence* et *Agamemnon* se placèrent à 7 ou 10 lieues à l'Ouest de Cadix, le *Mars* et le *Colossus* à 5 lieues à l'Est de la flotte qui par ce vent d'Ouest restait très loin de terre. Le rôle des deux vaisseaux avancés *Defence* et *Agamemnon* consistait non seulement à transmettre les signaux des frégates, mais à venir à leur secours, au cas où les alliés auraient dépêché des vaisseaux pour écarter leur surveillance.

Le 15 et le 16 le vent resta à l'Ouest, modéré d'abord, puis par grains ; toute une matinée fut employée à former l'ordre de navigation. Le 17, le vent passa au Nord-Ouest, puis dans la nuit à l'Est.

« Beau temps, vent à l'Est, écrit Nelson le 18 dans son journal particulier. L'ennemi ne peut avoir un plus beau temps pour mettre à la voile. » « Quelle belle journée, écrit-il le lendemain à Collingwood. Laissez-vous tenter et venez me voir. Si oui, hissez le signal d'assentiment et le numéro du *Victory*. » Le gros de l'escadre était alors à 15 lieues recevant une légère brise du Sud, tandis qu'à Cadix le vent soufflait du Nord à l'Est. Soudain, à 9 h. 1/2 du matin, le *Mars*, dont on a vu plus haut la position, télégraphia la nouvelle envoyée par Blackwood : « L'ennemi sort de la rade. »

Immédiatement et conformément aux dispositions déjà arrêtées, l'ordre fut donné d'une « chasse générale au Sud-Ouest, c'est-à-dire vers le détroit de Gibraltar ». Nelson allait recueillir le fruit de sa patience et de ses efforts. La bataille tant attendue était maintenant certaine.

Comment entendait-il la livrer ?

« Le Nelson Touch » et le « Mémorandum ».

On a raconté qu'avant de quitter l'Angleterre, Nelson dînant avec lord Sidmouth, aurait dit : « J'attaquerai en deux *lignes*, conduites l'une par moi, l'autre par Collingwood, et je suis sûr de capturer ou leur avant-garde et leur centre, ou bien leur centre et leur arrière-garde. » Dès qu'il eut rejoint la flotte, Nelson expliqua son plan à ses capitaines « et, écrit-il le 3 octobre, j'ai eu le plaisir de constater qu'il était non seulement approuvé, mais bien compris et pénétré...... Quand je leur ai expliqué le « Nelson touch » (expression intraduisible littéralement, mais qui indique la marque personnelle qu'il donnait à son plan d'attaque), ce fut comme une commotion électrique. Plusieurs eurent les larmes aux yeux. Tous approuvèrent. C'était nouveau, c'était original, c'était simple. »

Comment donc se fait-il que cent ans après la bataille, il y ait encore controverse sur la question de savoir quelle était l'intention réelle de Nelson, et surtout si cette intention fut réellement mise en pratique?

L'histoire n'a pas conservé trace des paroles dont se servit Nelson lorsqu'il s'adressa à ses commandants de navires, et c'est fort regrettable, car au lieu d'un projet assez simple et assez fort pour s'imposer à tous les esprits, il ne nous est resté que le document rédigé par Nelson à la date du 8 octobre et qui est connu sous le nom de « Mémorandum ».

Le brouillon de cette pièce, écrit péniblement, mais avec une remarquable netteté par Nelson, de sa main gauche, la seule qui restât à l'héroïque marin, était en 1846 la propriété du vice-amiral S. John Mundy et fut communiqué à sir Nicholas Harris Nicolas qui le reproduisit intégralement, en

notant avec soin les particularités de cet autographe, ratures et mots manquants ajoutés par le secrétaire de l'amiral, dans son ouvrage *Dispatches and Letters of vice admiral Lord Viscount Nelson*. Des diverses copies qui furent faites à bord du *Victory* pour être adressées aux divers capitaines, plusieurs ont été retrouvées depuis (1). Elles ne présentent pas de différence appréciable avec le texte original. Celui-ci est aujourd'hui déposé au British Museum qui en deviendra propriétaire à la mort du dernier acquéreur.

Ce document a été traduit plusieurs fois déjà, mais en présence de certaines obscurités, il paraît nécessaire d'en donner une version dans laquelle on s'efforcera de serrer le texte le plus étroitement possible.

« Considérant comme presque impossible de mettre en
« ligne de bataille une flotte de quarante voiles par vents
« variables, temps douteux ou toutes autres circonstances qui
« peuvent arriver, sans une telle perte de temps que l'on
« manquerait probablement la chance d'amener l'ennemi à
« une bataille telle que l'affaire soit décisive, je me suis décidé
« à tenir la flotte dans une telle position de navigation (sauf
« pour les commandants en premier et en second) que l'ordre
« de navigation devienne l'ordre de combat, en plaçant la
« flotte sur deux LIGNES (lines) de seize vaisseaux chacune,
« avec une escadre avancée de huit des plus rapides vais-
« seaux à deux ponts, laquelle formera toujours, en cas de
« besoin, une *ligne* de vingt-quatre vaisseaux, sur celle *des*
« *lignes* que le commandant en chef décidera. »

Nelson suppose donc qu'il a quarante vaisseaux et les répartit en deux divisions et une division détachée, cette dernière destinée à renforcer l'une ou l'autre des deux premières. Celles-ci sont désignées par le mot de *lignes*, terme qui de prime abord évoque l'idée d'une *ligne de front*, ou d'une *ligne de relèvement*, c'est-à-dire dans laquelle les

---

(1) Comme le fait remarquer justement le *Times*, la rareté de ces pièces tient à la prescription supplémentaire qui fut ajoutée lors de l'envoi de chaque copie, et d'après laquelle tout commandant de navire quittant l'escadre dut rendre son exemplaire avant son départ.

navires font une course parallèle, mais leurs grands mâts se *relevant* sous un angle inférieur à 90 degrés avec leur course. Or on ne navigue pas et on ne naviguait pas au début du XIX[e] siècle *en ligne*, mais bien *en colonne*. Il y aurait donc dans cette première et longue phrase une contradiction et une obscurité si la *colonne* n'avait pas porté le nom de *ligne de file*, en anglais « line ahead ». Le terme *ligne* employé par Nelson peut donc ne pas être considéré comme impliquant l'idée d'un ordre de marche particulier. En tout cas, on ne saurait en déduire une conséquence relative à ses intentions touchant la formation même de ses trois divisions.

« Le commandant en second aura, après avoir reçu mes « instructions, l'entière direction de sa *ligne* pour attaquer « l'ennemi et poursuivre le choc jusqu'à sa capture ou sa « destruction. »

Il semble en résulter que Nelson laisse à Collingwood toute initiative et spécialement celle de ranger les forces mises à sa disposition dans tel ordre qu'il voudra. Ce qu'on sait de l'estime et de l'affection qu'il témoignait à son lieutenant confirme absolument une telle opinion.

« Si la flotte ennemie se montre AU VENT en ligne de bataille, « et si les deux *lignes* et l'escadre avancée peuvent aller le « chercher, ils (*sic*) occuperont probablement une telle éten- « due que leur avant-garde ne pourra venir au secours de « leur arrière-garde. »

Nelson suppose donc son adversaire en ligne de bataille. Il y est d'autant plus autorisé que c'est la seule formation en usage à cette époque dans toutes les marines, et que c'est ainsi que s'est livré le combat du 22 juillet précédent. Sur le brouillon, il a écrit, puis raturé les mots « Je les suppose forts de 46 vaisseaux en ligne de bataille ». Tel n'est pas leur effectif, et le sien est inférieur aux 40 vaisseaux qu'il a supposés. Mais comme il le dira plus loin, la proportion reste la même. L'important est que les Anglais ont à combattre avec l'infériorité numérique, mais la supériorité d'échantillon, d'artillerie et de manœuvre.

« Je signalerais donc probablement au commandant en « second de percer (to lead through, ce qui implique l'idée « de conduire cette attaque en en prenant la tête) vers le « 12[e] vaisseau à partir de leur arrière-garde, ou bien là où il

« pourra les atteindre, s'il ne peut aller aussi avant; ma ligne « percerait vers leur centre, et l'escadre avancée aurait à « couper deux, trois ou quatre des vaisseaux en avant de ce « centre, de façon à être assuré d'atteindre leur commandant « en chef qu'on doit s'efforcer de capturer.

« Toute l'impression de la flotte britannique doit être « d'acquérir la supériorité (to overpower) depuis deux ou « trois vaisseaux en avant de leur commandant en chef, sup- « posé au centre, jusqu'à l'arrière-garde.

« Je supposerai que 20 vaisseaux ennemis ne seront pas « atteints, il leur faudra du temps avant de pouvoir manœu- « vrer de façon à amener leur force compacte pour attaquer « une partie quelconque de la flotte anglaise déjà engagée, « ou pour secourir leurs propres vaisseaux, ce qui serait « impossible sans se mêler avec ceux qui seront déjà « engagés (1). »

Bien que de tout cela se dégage une idée très nette, celle d'écraser la moitié de la flotte ennemie avant que le reste puisse intervenir, on ne saurait dire que la manœuvre à opérer soit indiquée clairement. Deux fois le terme « percer » et une fois le terme « couper » semblent indiquer qu'il s'agit d'attaques *en colonne* conduites par les deux commandants de lignes, mais si tel est bien le sens que Nelson attache à ces mots, on doit remarquer qu'il s'agit de *trois* colonnes, tandis qu'à Trafalgar on n'en avait que *deux*. Mais alors il y a contradiction entre le rôle affecté maintenant à l'escadre avancée et celui qui lui était assigné au début du Mémorandum, puisqu'elle devait renforcer l'une ou l'autre des *lignes*.

« Il faut laisser quelque chose au hasard; rien n'est sûr « dans une bataille navale par-dessus toutes les autres. Les « boulets emportent les mâts et les vergues des amis aussi « bien que des ennemis. Mais je compte sur une victoire « avant que l'avant-garde ennemie ait pu secourir son arrière-

---

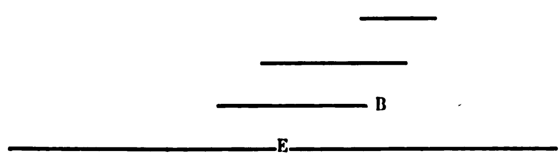
(1) Nelson ajouta en marge : « La flotte ennemie est supposée forte de 46 vaisseaux, la flotte anglaise de 40. Si le chiffre est en dessous, on ne devra couper qu'un nombre proportionné de navires ennemis, les Anglais devant être d'un quart supérieur aux ennemis coupés. »

« garde, et qu'alors la plus grande partie de la flotte anglaise
« sera en état de recevoir leurs 20 vaisseaux ou de les pour-
« suivre s'ils cherchent à s'enfuir.

« Si l'avant-garde ennemie vire de bord vent devant, les
« vaisseaux capturés doivent courir sous le vent de la flotte
« anglaise, si l'ennemi vire vent arrière, les Anglais se place-
« ront entre lui et les prises ou les vaisseaux désemparés, et
« si l'ennemi s'approche, je ne doute pas du résultat.

« Le commandant en second s'efforcera de conduire les
« mouvements de sa *ligne* en la conservant aussi compacte
« que les circonstances le permettront. Les capitaines regar-
« deront leur ligne comme leur point de ralliement. Mais au
« cas où les signaux ne seront ni vus, ni parfaitement com-
« pris, aucun capitaine ne pourra être dans son tort s'il a
« placé son navire bord à bord avec un vaisseau ennemi.

« De l'attaque projetée du côté du vent, la ligne de bataille
« ennemie étant prête à recevoir l'attaque :



« Les *divisions* de la flotte britannique seront amenées à
« près d'une portée de canon du centre ennemi. Le signal
« sera probablement alors donné à la *ligne sous le vent* (« Lee
« line ») (James a supposé qu'il fallait lire « three lines », les
« trois lignes. L'examen du manuscrit autographe ne permet
« pas un moment d'accepter cette hypothèse, tant est nette l'é-
« criture de Nelson) *d'arriver tous ensemble* (to bear up alto-
« gether), sous toutes voiles, même les bonnettes (1), de façon
« à arriver aussitôt que possible sur la ligne ennemie et la
« percer en commençant à partir du 12e vaisseau à partir de
« leur arrière-garde. Certains vaisseaux ne pourront pas

(1) Studding sails. Le mémorandum porte : Steering sails, expression incorrecte qui semble, d'après l'amiral Smith (Sailor's Word-Book), avoir été souvent employée au temps de Nelson avec la même signification.

« percer exactement à leur place, mais ils seront toujours à « même de secourir leurs amis, et si certains peuvent dou- « bler l'arrière-garde ennemie, ils achèveront de régler le « compte des 12 vaisseaux ennemis. »

Cette fois il ne semble plus y avoir de doute possible : dessin et texte concordent : les 16 vaisseaux de la division sous le vent, c'est-à-dire la plus rapprochée de l'ennemi, arrivant tous à la fois, forment une ligne de front dans laquelle chaque vaisseau attaque par la pointe. Ils seront 16 contre 12, car la partie débordante de la ligne doublera l'arrière-garde pour la prendre entre deux feux.

« Si les ennemis virent tous à la fois, ou arrivent et « prennent le grand largue, les 12 vaisseaux composant « l'arrière-garde ennemie restent l'objectif de la *ligne* sous « le vent, sauf ordre contraire du commandant en chef, cas « peu probable, car la conduite de la *ligne* sous le vent, « après que les intentions du commandant en chef auront « été signifiées, doit être laissée entièrement au jugement de « l'amiral commandant cette *ligne*.

« Le reste de la flotte ennemie, 34 vaisseaux, devra être « laissé au soin (management) du commandant en chef qui « s'efforcera de prendre garde à ce que les mouvements du « commandant en second soient aussi peu interrompus que « possible. »

Ce rôle de réserve, ou au moins d'expectative que s'attribuait Nelson est tout à fait inconciliable avec l'opinion qui a été parfois émise, en se fondant sur une erreur possible de transcription, d'après laquelle les trois lignes ou divisions devaient arriver à la fois sur l'ennemi. Un tel mouvement aurait impliqué une attaque de trois lignes successives ou légèrement en échelons ainsi que l'indique la figure, et serait en contradiction avec l'idée d'une manœuvre dépendant des circonstances. Nelson voulut, semble-t-il, réserver complètement l'indépendance de son rôle et l'on ne peut qu'admirer une semblable résolution.

Si donc on analyse ce Mémorandum sans se laisser influencer par l'application plus ou moins fidèle qui devait en être faite, on y retrouve une idée générale : la séparation de la flotte en deux ou trois divisions, et deux ordres d'attaque : si l'ennemi

est *sous le vent*, la fraction qui doit s'engager la première se placera en ligne de front ou de relèvement en arrivant tous ensemble, le reste se réservant pour tenir en respect le gros des forces adverses. Si l'ennemi *est au vent*, la formation de trois colonnes paraît être ce que se propose Nelson.

Il y eut-il une raison expliquant cette différence?

Voici ce qui semble à ce sujet :

Pour atteindre un adversaire *sous le vent*, il n'y a qu'à faire route vent arrière ou grand largue, c'est-à-dire dans des conditions où les différences de qualités nautiques entre les divers vaisseaux ne peuvent se traduire que par une différence de vitesse. Si l'on ordonne donc de courir à l'ennemi en ligne de front ou en ligne de relèvement, l'une ou l'autre de ces formations pourra toujours être prise et gardée, le seul risque à courir étant que l'alignement soit plus ou moins bien observé.

Tout autre est la situation si l'adversaire est *au vent*. On ne peut alors l'atteindre que par la « ligne du plus près ». Or, celle-ci diffère absolument d'un vaisseau à l'autre, et de plus la « dérive » de l'un peut être double ou triple de celle de son voisin. Dans ces conditions la marche en ligne de front ou en ligne de relèvement est simplement impossible, car en peu de temps le mauvais voilier viendra heurter ou masquer son voisin sous le vent. La seule formation que l'on puisse garder est la *ligne de file*, c'est-à-dire *la colonne*, parce que tout ce qu'on risque est qu'un vaisseau tombe trop sous le vent, mais sans jamais pouvoir gêner la marche des autres.

Il n'y a donc pas contradiction entre les deux procédés préconisés par Nelson, pour l'attaque en ligne de front si on a l'avantage du vent, en colonnes si on ne l'a pas, et il faut surtout se garder de penser que l'illustre amiral préconisa en toutes circonstances l'attaque en colonnes au détriment de l'attaque de front. Les événements de Trafalgar ayant été un compromis entre ces deux procédés, une légende se forma cependant d'après laquelle la victoire aurait été due à l'ordre en colonnes et c'est dans l'emploi de cette formation si dangereuse, même à son époque, que l'on voulut faire consister le grand mérite de Nelson. Toute une tactique se forma d'après cette idée erronée, tactique dont l'influence

se manifesta même dans la bataille navale la plus récente (1). L'examen impartial du Mémorandum montre qu'elle est due à une compréhension inexacte des intentions de Nelson. Il reste à montrer qu'elle diffère aussi des événements réels qui s'accomplirent dans la mémorable journée du 21 octobre 1805.

(1) Tsu-Shima.

La sortie de Cadix et les préliminaires de la bataille.

Le 18 octobre, le temps était beau, mais une petite brise soufflant de l'Ouest-Nord-Ouest rendait l'appareillage difficile. Vers le soir, le vent ayant sauté au Sud-Est très petit frais, toutes les mesures furent prises pour accélérer le départ. A 5 h. 15, le signal fut fait d'embarquer les chaloupes et de désaffourcher. A 10 h. 30, les cabestans étaient virés à pic. Mais, bien que pendant toute la nuit le vent fût resté faible du Nord-Est, l'amiral Villeneuve n'essaya pas d'effectuer la sortie dans l'obscurité.

Dès que le jour parut, le vent restant favorable, le signal d'appareillage fut hissé entre 5 et 6 heures (1) « pour les frégates françaises », dit le rapport du lieutenant de vaisseau Taillard, commandant l'*Argus*, « pour toute l'armée », disent ceux du lieutenant de vaisseau Demay, du *Furet*, et du capitaine de vaisseau Jugan, de la *Thémis*.

Mais le vent tomba presque tout à fait, de sorte que les vaisseaux et frégates les plus avancés paraissent seuls avoir exécuté l'ordre ou tenté tout au moins de le faire; les autres restèrent au mouillage (2).

La *Thémis* dut bientôt jeter l'ancre à l'entrée de la baie pour résister au courant de flot que la faiblesse de la brise ne permettait pas de vaincre. L'*Hermione*, remorquée par ses canots, parvint à effectuer sa sortie et, ayant reçu du contre-amiral Magon l'ordre de reconnaître l'ennemi, eut

---

(1) L'heure varie selon les rapports. Les uns disent 5 heures, les autres 6.

(2) La frégate anglaise *Euryalus* (commandant Blackwood) vit nettement les préparatifs d'appareillage, et la *Phœbe* fut envoyée à Nelson pour le prévenir.

« connaissance de trois frégates, d'un vaisseau et d'un brick-corvette ». Les deux derniers « firent route à l'Ouest-Sud-Ouest sous toutes voiles, en faisant beaucoup de signaux et tirant des coups de canon par volées. Une des frégates fit route au Sud et les deux autres restèrent en observation au large (1) ». Ces renseignements étaient exacts : c'était la division légère du capitaine Blackwood, commandant la frégate *Euryalus*, qui, par la *Phœbe*, reliée au vaisseau *Defence*, prévenait Nelson, alors à 50 milles dans le Sud-Ouest, et en même temps avisait à Gibraltar les six vaisseaux qui y étaient détachés (2).

Peu après, vers 10 heures, le vent ayant passé au Sud-Sud-Ouest et un peu fraîchi, le contre-amiral Magon put sortir de la baie avec une division composée des vaisseaux *Algésiras*, *Achille*, *Argonaute*, *Neptune*, *Héros*, *Duguay-Trouin*, *Bahama* et la frégate le *Rhin* (3). Vers 1 heure seulement, les derniers de ces navires avaient franchi les passes et louvoyaient pour s'élever au vent qui soufflait alors de l'Ouest. Vers 4 heures (4), le contre-amiral Magon prescrivait de former une ligne de bataille par rang de vitesse, les frégates l'*Hermione* et le *Rhin* restant au vent. Puis il ordonna le branle-bas de combat, en prévenant que pendant la nuit il manœuvrerait sans signaux, les vaisseaux restant sous les huniers et les perroquets.

Sous toutes voiles possibles, tribord, puis babord amures, la ligne se forma dans l'ordre suivant : *Algésiras*, *Neptune*, *Héros*, *Argonaute*, *Achille*, *Duguay-Trouin*. Le *Bahama*, tombé sous le vent, forçait de voiles pour rejoindre.

Vers 6 heures du soir, la division étant parvenue à 2 lieues

---

(1) Rapport du capitaine de frégate Mahé, commandant l'*Hermione;* rapport des enseignes de vaisseau Lachasse et Clamart, de l'*Achille*; journal du lieutenant de vaisseau Philibert, adjudant du contre-amiral Magon.

(2) Blackwood, monté sur l'*Euryalus*, avait avec lui les frégates *Phœbe*, *Naiad* et *Sirius* et les avisos *Weazle* et *Pickle*.

(3) Journal du lieutenant de vaisseau Philibert; rapport du lieutenant de vaisseau Conor, commandant provisoire du *Héros*. Ces vaisseaux faisaient partie des diverses escadres. Deux seulement : *Algésiras* et *Bahama* appartenaient à la division Magon (2e de l'escadre d'observation).

(4) Vers 4 heures, Blackwood signale 9 voiles sorties de la baie (Logbook de l'*Euryalus*, Sturges Jackson, t. II, p. 145).

dans l'Ouest-Sud-Ouest du feu de Cadix, découvrit dans l'Ouest trois nouvelles voiles.

A ce moment, la frégate *Thémis*, ayant pu sortir de la baie, vint prévenir le contre-amiral Magon que le commandant en chef avait signalé aux vaisseaux avancés de mouiller (1). Magon répondit qu'il ne pensait pas que cet ordre le concernât et que « son intention était de rester sous voiles avec sa division formée en bataille, les frégates au vent ou, en cas d'action, du côté opposé à l'ennemi (2) ».

A 6 h. 45, les bâtiments anglais disparaissaient dans l'Ouest-Sud-Ouest. Un peu plus tard, vers 10 heures, deux autres se montrèrent dans le Nord-Ouest. La brise se calmait au point que les vaisseaux avaient peine à gouverner. Ils restèrent d'abord bien ralliés sous petites voiles, se maintenant près de Cadix, mais après minuit l'ordre se rompit. Deux vaisseaux, le *Bahama* et l'*Achille*, durent mouiller au Nord-Ouest du phare de Cadix, près de Rota. Le *Héros* et les frégates se trouvèrent au contraire très au vent de l'*Algésiras*.

Le dimanche 20 octobre, vers 4 heures du matin, le temps étant couvert et le vent ayant beaucoup fraîchi du Sud-Sud-Ouest, le contre-amiral Magon rallia l'*Achille* et le *Bahama*, et, à 6 h. 45, ayant aperçu quatre bâtiments ennemis dans l'Ouest-Sud-Ouest, il ordonna une chasse générale. C'étaient le *Sirius*, l'*Euryalus* et le vaisseau *Agamemnon*, ayant à la remorque un brick marchand américain et cinglant au Nord-Est malgré les signaux de Blackwood.

La *Thémis*, l'*Hermione* et le *Héros*, qui étaient très au vent de la division, virent le *Sirius* poursuivant le brick américain qui, abandonné par l'*Agamemnon*, cinglait au plus près babord amures sous toutes voiles. Bientôt ce navire fut arrêté, et la frégate anglaise avait mis un canot à la mer pour le visiter quand, à 8 heures, le *Héros* survenant babord amures et laissant arriver, ouvrit le feu, d'ailleurs sans résultat, le *Sirius* ayant pu virer de bord et s'enfuir en for-

---

(1) Art. 301 des signaux généraux à l'ancre, dit le rapport du capitaine de vaisseau Jugan, commandant la *Thémis*.

(2) Journal du lieutenant de vaisseau Philibert ; rapport du capitaine de vaisseau Jugan, commandant la *Thémis*.

çant de voiles. Le bâtiment américain fut ensuite visité par un canot du *Héros* et conduit à Cadix par un officier (1).

A 9 h. 30, l'amiral Magon signalait à ses chasseurs : « Ralliement général et absolu. »

A ce moment, le vent restant au Sud-Sud-Ouest, avait encore fraîchi et soufflait par rafales. La mer devenait grosse. La division du contre-amiral Magon ne fut pas ralliée avant 11 heures du matin.

Pendant ce temps, le gros de l'armée était enfin sorti de la baie de Cadix.

A 6 h. 30 du matin, le signal avait été fait d'appareiller le plus promptement possible. Ce signal fut immédiatement répété par le vaisseau *Príncipe de Asturias*, monté par le lieutenant général Gravina. Le vent paraissait être du Sud ou même du Sud-Est dans la baie, et assez faible ; la sortie s'effectua très lentement et sans qu'il soit possible de déterminer dans quel ordre. Vers 11 heures du matin (2), l'armée était hors des passes, et à 11 h. 30, le contre-amiral Magon signalait à sa division, qui venait de se rallier, de rejoindre le gros des forces combinées dans l'ordre de vitesse. Un seul vaisseau espagnol, le *Rayo*, resté en retard dans la baie, rejoignit plus tard.

A la même heure, l'amiral Villeneuve avait ordonné de prendre des ris, car le vent fraîchissait en passant au Sud-Ouest (3), et en même temps de faire route à l'Ouest-Nord-Ouest. Il avait ajouté que si la brume devenait plus épaisse, il continuerait la même route, et que si le vent refusait, on prendrait le plus près babord amures. La lenteur et la maladresse des équipages firent tomber plusieurs vaisseaux sous le vent et la marche fut entamée les amures à babord sans aucune espèce d'ordre. Le *Redoutable* se trouvait alors suivre le *Bucentaure* à petite distance. Il dut mettre en panne pour sauver un homme tombé à la mer du vaisseau amiral.

---

(1) M. Le Marant (rapport du lieutenant de vaisseau Conor, commandant provisoire du *Héros*).

(2) Dès 9 h. 10 du matin, Blackwood signalait 31 voiles (Logbook de l'*Euryalus*, Sturges Jackson, t. II, p. 148).

(3) Il pleuvait beaucoup (*Ibid*).

L'escadre d'observation était alors sur la gauche de l'armée, qui courait à peu près vers l'Ouest au plus près.

Entre 1 heure et 3 heures du soir, Villeneuve fit virer tous à la fois et signala l'ordre de marche sur trois colonnes, les amures à tribord; lui-même devait prendre le centre de la 1re escadre, placée au centre du dispositif, et dont le chef de file était le *Redoutable*. De plus, la 2e escadre restait à gauche de la 1re. On ne put arriver à se placer conformément à l'ordre de marche (1). Pendant ce temps, les trois vaisseaux l'*Achille*, l'*Algésiras* et le *Nepomuceno*, qui au début de la marche étaient à gauche de l'armée, avaient continué à serrer le vent (2), approchant sensiblement un vaisseau et quatre frégates ennemis qui se montraient dans le Sud-Ouest. C'était la division Blackwood qui, se retirant peu à peu en se maintenant à une portée et demie de canon, permit, vers 6 heures, à l'*Achille* d'apercevoir dans l'Ouest-Sud-Ouest dix-huit voiles de l'escadre de Nelson.

Ce signal fut répété par le contre-amiral Magon, qui était dans une position intermédiaire entre l'armée et les éclaireurs à environ 9 milles de Villeneuve. Celui-ci répondit par l'ordre de ralliement général et absolu auquel se conformèrent ceux des navires de l'escadre d'observation restés au vent de l'armée, car le reste, y compris l'amiral Gravina, s'était trouvé, après le changement de direction, sous le vent de l'armée. A la nuit, celle-ci, assez bien ralliée, mais sans ordre déterminé, faisait toujours la même route dans une direction peu éloignée du Sud-Ouest (3). D'après les journaux de loch des éclaireurs anglais, qui seuls donnent quelques renseignements sur les positions, il semble qu'elle était encore à 8 ou 10 milles au plus dans le Sud-Ouest de Cadix. L'*Euryalus*, la *Phœbe*, la *Naiad*, le *Pickle* et le *Sirius* se maintenaient constamment au Sud et au Sud-Ouest de sa route. Une fois la nuit tombée, certains d'entre eux (*Euryalus* et

(1) D'après beaucoup de rapports, le signal de virer lof pour lof pour prendre les amures à tribord n'aurait été fait qu'à 3 heures. Il semble plutôt qu'on ut le répéter à ce moment. Le cap était alors au Sud-Sud-Ouest.

(2) Conformément à l'ordre donné à 3 h. 45 par l'amiral Gravina.

(3) Villeneuve avait signalé que, pendant la nuit, il ferait route au S.-O. 1/4 S.

Sirius) se placèrent à l'Ouest ou au Nord-Ouest de l'armée combinée (1).

Vers 8 heures du soir, l'*Argus*, envoyé par Gravina, vint prévenir Villeneuve que l'*Achille* avait vu, avant la tombée de la nuit, 18 voiles anglaises dans le Sud-Ouest. Le commandant en chef, déjà prévenu par les signaux de Magon, résolut de former la ligne de bataille en conservant les amures à tribord et signala de prendre cette formation par ordre de vitesse et en arrivant sur les vaisseaux les plus sous le vent. L'amiral Gravina se trouvant en tête de l'escadre d'observation restée à gauche de l'armée après le changement de direction effectué dans l'après-midi, c'est sur lui que se fit la formation. Il prit donc la tête, arborant un feu à son mât d'artimon pour marquer sa position et ayant près de lui la *Thémis* et l'*Argus*. Derrière lui se plaça sa 2e division, commandée par le contre-amiral Magon, monté sur l'*Algésiras*, qui garda près de lui et au vent la frégate *Hermione*. La colonne du centre et celle du vent arrivèrent aussi pour se placer derrière la colonne de gauche. Mais le mouvement se fit mal. Tous les vaisseaux ayant répété le signal, il devint impossible de retrouver sa place. C'est ainsi que vers 11 heures du soir le *Redoutable*, de l'escadre du centre, se trouva près de l'amiral Gravina qui, avec cinq ou six vaisseaux, commençait à former une ligne de bataille. Le *Scipion*, de l'arrière-garde, après s'être trouvé entre le *Bucentaure* et le *Formidable*, vint se placer devant ce dernier, qui précéda lui-même le vaisseau amiral. Celui-ci avait derrière lui le *Héros* au lieu de la *Santisima Trinidad*, qui s'était laissé affaler sous le vent, et près de lui le *Rayo*, de l'arrière-garde, et le *Neptune* (2).

Au jour, il existait un grand désordre, mais pourtant les vaisseaux n'étaient pas très éloignés les uns des autres. Villeneuve estimait sa position à 4 lieues du cap Trafalgar.

A ce moment, l'armée anglaise se montra dans l'Ouest au nombre de 33 voiles.

---

(1) A minuit, Blackwood voit les feux de la flotte alliée au Sud-Est par le Sud, à 3 milles, et ceux de l'armée anglaise au Sud et à l'Ouest à 5 ou 6 milles.

(2) Rapports du capitaine de vaisseau Lucas, commandant le *Redoutable*, du capitaine de vaisseau Berrenger, commandant le *Scipion*, du lieutenant de vaisseau Conor, commandant provisoire du *Héros*, du capitaine de frégate Prigny, chef d'état-major.

Les formations de l'armée combinée

Le signal fut immédiatement donné de reformer la ligne de bataille *tribord amures ordre naturel* (1), puis aux frégates d'aller reconnaître l'ennemi (2). Gravina y ajouta, pour l'escadre d'observation, dont plusieurs vaisseaux étaient mêlés avec ceux du corps de bataille, l'ordre de prendre la tête.

Dans l'état de dispersion où se trouvait l'armée, la formation de l'ordre naturel devait être très difficile et très lente, chaque vaisseau ayant à exécuter un mouvement particulier pour prendre son poste. C'est ainsi que le *Redoutable*, très éloigné du sien, dut virer de bord et ne fut placé qu'à 8 h. 30; le *Héros* dut mettre en panne pour laisser la *Santísima Trinidad* se placer entre lui et le *Bucentaure*. Le *Fougueux* n'eut même pas connaissance exacte des signaux de l'amiral et se conforma simplement au mouvement général.

Il est possible que, suivant certaines versions, la forme d'ensemble affectée par l'armée combinée présentât, dès ce moment, un courbe dont la convexité était tournée vers l'ennemi; mais il paraît prouvé qu'une partie au moins de l'escadre d'observation était assez au vent du gros; des pelotons se formaient au hasard, malgré le signal fait à l'armée à 7 h. 15 par l'amiral Villeneuve de serrer à une encâblure. Des 12 vaisseaux de l'escadre d'observation, 9 seulement : *Algésiras*, *Bahama*, *Aigle*, *Swift-Sure*, *Argonaute*, *San Ildefonso*, *Nepomuceno*, *Berwick* et *Príncipe de Asturias* avaient alors rallié l'amiral Gravina.

---

(1) 6 h. 20 du matin; article 21 des signaux généraux à la voile (rapport du capitaine de vaisseau Jugan, commandant la *Thémis*).

(2) 6 h. 45 (*Ibid*).

Cependant, à 7 heures du matin, la frégate l'*Hermione* ayant signalé, avec l'appui d'un coup de canon, que l'ennemi, au nombre de « 26 vaisseaux, 4 frégates et 3 corvettes ou avisos.... *arrivait par pelotons et sans ordre; il portait sur l'arrière-garde de notre escadre* » (1), bien que l'armée combinée ne fût pas formée en ordre régulier, l'amiral Villeneuve ordonna, entre 8 heures et 8 h. 30, de virer lof pour lof tous à la fois et de prendre l'ordre renversé babord amures (2). L'ordre naturel n'ayant pu être régulièrement formé, il était fatal que le mouvement prescrit ne pût aboutir à l'ordre renversé exact. De plus, la brise était alors très faible, mais la mer restait très houleuse. Le mouvement se fit mal (3).

Dans la situation où l'on se trouvait, il était bien évident que, si même il l'eût voulu, Villeneuve ne pouvait espérer éviter le combat. Les motifs de sa résolution ne ressortent donc pas très nettement.

En continuant sa marche vers le Sud, il se dirigeait vers l'entrée du détroit de Gibraltar, facile à passer avec le vent qui soufflait alors, et qui après un combat malheureux aurait permis à certains vaisseaux de s'échapper tout en gagnant la Méditerranée, ainsi que le portaient les instructions impériales. On doit aussi remarquer que Nelson espérait voir Villeneuve continuer son mouvement et qu'il fut très déçu lorsque l'escadre combinée mit le cap au Nord. Il est donc difficile de décider lequel des deux amiraux aurait le plus gagné à ce que le combat eût lieu à l'ouvert du détroit.

En mettant le cap sur Cadix, Villeneuve semblait rechercher la possibilité de se réfugier dans ce port. Mais c'était

---

(1) Rapport du capitaine de frégate Mahé, commandant l'*Hermione*.

(2) Art. 24 des signaux généraux à la voile, d'après le rapport du capitaine de vaisseau Jugan, commandant la *Thémis*. L'heure du signal varie entre 8 h. 5 et 8 h. 30, d'après les rapports du lieutenant de vaisseau Demay, commandant le *Furet*, du capitaine de vaisseau Martinenq, commandant la *Cornélie*, du capitaine de frégate Mahé, commandant l'*Hermione*, du capitaine de vaisseau Delamare-Lamellerie, commandant l'*Hortense*, du chef d'état-major Prigny et le journal de la frégate le *Rhin*.

(3) D'après le rapport du capitaine de frégate Mahé, commandant l'*Hermione*, l'ordre donné aurait été « d'arriver vent arrière tous à la fois ; au serre-file, devenu chef de file, de tenir le vent tribord amures et chaque vaisseau devant le suivre par un mouvement successif. » A part l'impossibilité qu'il y aurait eu à prendre les amures à tribord après le virage, ce mouvement aurait été la contre-marche. Peut-être fut-il exécuté par quelques vaisseaux, mais ce serait le résultat d'une erreur.

une tentation dangereuse à offrir à son armée et peu propre à inspirer à tous l'énergie désespérée qui eût été nécessaire. On verra d'ailleurs plus loin, qu'à l'heure ou il fut donné, son ordre, ne pouvait plus avoir pour effet d'assurer de ce côté la retraite de l'armée entière. Ce qui est en tout cas certain, c'est que le combat allait se livrer au vent d'une côte très mauvaise et dans des conditions qui devaient rendre critique la situation des vaisseaux désemparés si le temps, très menaçant, se gâtait tout à fait. Nelson ne devait pas s'y tromper, et l'ordre de mouiller qu'il devait donner plus tard et jusqu'au moment de rendre le dernier soupir, montre bien à quel péril il s'attendait pour tous ceux qui allaient souffrir du combat.

Le virage lof pour lof de tous les vaisseaux de l'armée combinée devait avoir une autre conséquence, qui paraît avoir été indiquée pour la première fois dans la remarquable série d'articles publiés dans le *Times* en 1905 (1), au sujet de la bataille de Trafalgar. « Le vent étant du Nord-Ouest, dit l'auteur très autorisé de cette étude, la tête de colonne de l'armée combinée ne pouvant serrer le vent de plus de six points, devait avoir le cap au Nord-Nord-Est ou même au Nord-Est par le Nord. Chaque navire, après avoir viré, devait arriver jusqu'à ce qu'il parvienne au point où, en serrant le vent, il pourrait prendre sa place derrière le navire qu'il devait suivre. Avec la faible brise qui régnait alors il fallait beaucoup de temps, d'autant plus qu'il y a des raisons pour croire que l'escadre d'observation de Gravina était restée au vent jusqu'au moment de la conversion générale et ne prit son poste dans la ligne qu'après ce mouvement..... » Il en résulterait pour la ligne générale une forme angulaire plutôt que la forme concave indiquée par les cartes françaises, dans laquelle la branche suivie par l'avant-garde serait orientée vers le Nord-Nord-Est, et celle que suivait l'arrière-garde serait dirigée vers le Nord-Est.

Ces considérations, bien qu'ayant un fond de vérité, paraissent cependant exagérées. Toutes les cartes françaises donnent à l'avant-garde, après la conversion, la direction du Nord ou

(1) Numéros du 19 au 30 septembre 1905.

même du Nord-Nord-Ouest, ce qui est confirmé par l'ordre donné plus tard par Villeneuve à son avant-garde de *serrer le vent.* La ligne formée par l'armée combinée était concave vers les Anglais, mais rien n'autorise à la croire angulaire. Il eût fallu pour cela que tous les vaisseaux arrivassent exactement jusqu'au même point avant de serrer le vent, et il ne pouvait en être ainsi.

La forme concave paraît tenir à d'autres causes.

Lorsque la conversion fut faite, la ligne était mal formée, mais déjà exagérément resserrée. Le virage se fit VENT ARRIÈRE, et il en résulta que, pour ne pas heurter le vaisseau qui allait devenir son matelot d'avant, chaque vaisseau dut « arriver » un peu plus que lui. La disposition totale de la ligne eut donc dû être de la tête à la queue inclinée vers l'Est et cela d'autant plus que l'ordre donné plus tard à l'avant-garde de « serrer le vent » en ralentissant la vitesse des premiers navires, obligea ceux qui les suivaient à se laisser encore plus tomber sous le vent.

Si l'arrière-garde, au contraire, était sensiblement plus à l'Ouest que le centre, le fait ne peut résulter que de la place qu'avait, avant la conversion, l'escadre de Gravina. Il faut donc que celle-ci eût été AU VENT au moment où le combat s'engagea.

Or, ce fait est attesté par divers témoignages.

Dans un rapport daté de Cadix le 25 octobre 1805, le capitaine de frégate Prigny, chef d'état-major de l'armée, remarque qu'à 11 h. 30 encore, l'escadre de Gravina « arrivait pour prendre les eaux de la ligne ». A ce moment, Villeneuve aurait signalé à l'escadre d'observation de serrer le vent pour venir renforcer le centre. Le même fait est attesté par le contre-amiral Dumanoir et trois capitaines sous ses ordres, à la vérité trop éloignés pour bien voir ce qui se passait à l'arrière-garde. Mais les frégates *Thémis* et *Cornélie* signalent que l'amiral Gravina avait répété cet ordre à son escadre.

D'autres témoins constatent aussi que le signal de « tenir le vent tous à la fois » fut fait à l'arrière-garde, ce qui devait amener l'escadre de Gravina à hauteur du centre, mais ils ne sont pas d'accord sur l'heure à laquelle aurait été donné cet ordre : le *Scipion* parle de midi 15, le *Neptune* de midi.

La frégate *Thémis*, qui se trouvait à côté du *Príncipe de Asturias* vit le signal de « serrer le vent » donné à midi par Gravina (1). Le lieutenant de vaisseau Philibert, adjudant du contre-amiral Magon, dit qu'à 11 h. 15 et 11 h. 30, tandis que les vaisseaux de tête serraient le vent et que Gravina donnait le même ordre, Villeneuve, placé comme on le sait, au centre de la ligne « laissait porter un peu ». Enfin, le capitaine de frégate Prigny, chef d'état-major de Villeneuve, s'exprime en ces termes : « Vers 11 h. 30, le vent toujours « très faible, on fit le signal à l'arrière-garde, qui arrivait « pour prendre les eaux de la ligne, de tenir le vent (2). »

De tous ces témoignages, il ressort le fait certain que l'arrière-garde ne se trouvait pas, au moment du combat, dans le prolongement de la ligne de bataille, mais bien plutôt qu'elle formait avec elle une ligne courbe dirigée du Nord-Est au Sud-Ouest et, d'une façon générale, que l'aspect présenté par l'armée combinée se rapprochait d'un croissant dont la concavité était tournée vers l'ennemi.

Les places qu'occupaient les divers navires dans le nouvel ordre de marche ne sont pas toujours faciles à déterminer. Il est pourtant nécessaire de chercher à les fixer avec le plus de précision possible, non seulement à cause de leur importance particulière, mais aussi parce que leur connaissance sera presque le seul moyen dont on dispose aujourd'hui encore pour déterminer le mode d'attaque des navires anglais. C'est uniquement en rapprochant les témoignages donnés par les divers journaux de bord, en les contrôlant les uns par les autres et en les discutant, qu'il sera possible d'arriver à ce résultat.

Dans le nouvel ordre de marche, la 3e ESCADRE, commandée par le contre-amiral Dumanoir, allait se trouver en tête. Le vaisseau espagnol *Neptuno* (3) était chef de file, bien à sa place, forçant de voiles suivant l'ordre de l'amiral, et s'efforçant de rentrer dans le vent. Il aurait dû être suivi par

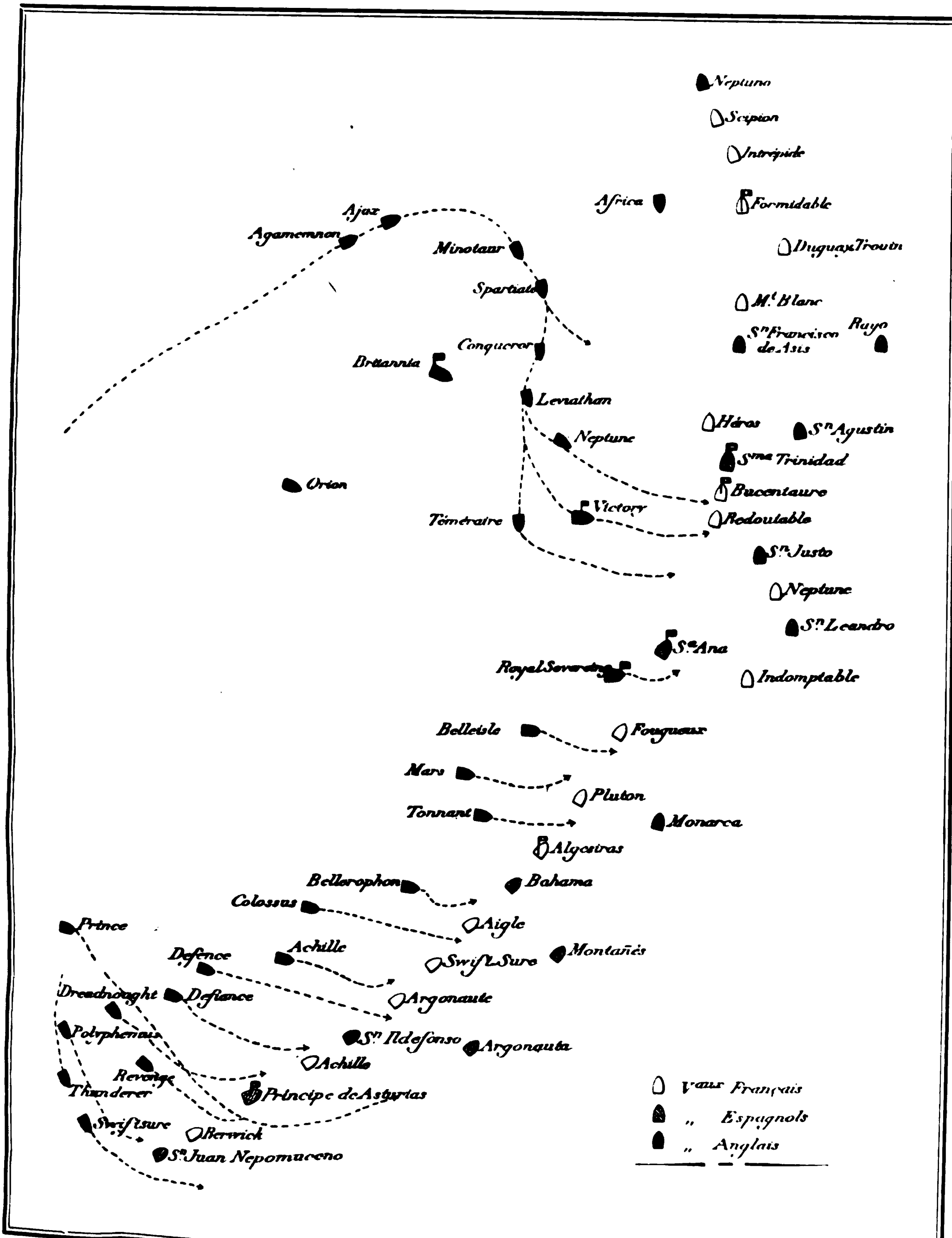
---

(1) Rapport du capitaine de vaisseau Jugan, commandant la *Thémis*.

(2) Cependant Escaño, chef d'état-major de Gravina, dont le témoignage est d'ordinaire très précis, ne parle pas de cet incident.

(3) Parte dado por el comandante del navio *Neptuno*, D. Cayetano Valdés.

Aspect probable du combat de Trafalgar.



le *Rayo* (1), mais ce vaisseau étant tombé sous le vent, le *Scipion* avait pris poste derrière le *Neptuno;* il était suivi de l'*Intrépide* (2e escadre). Celui-ci, après le virage, s'était trouvé à hauteur du *Formidable* et en avait reçu l'ordre de prendre poste derrière le *Scipion* qui lui-même avait un moment arrivé pour le laisser passer devant lui (2). Venaient ensuite le *Duguay-Trouin*, probablement assez sous le vent (3), puis le *Mont-Blanc* et le *San Francisco de Asis* (4). Quant au *Rayo*, il était en arrière et devait plus tard se retrouver dans les environs du *Héros* de la 1re ESCADRE.

En tête de celle-ci marchait l'espagnol *San Agustín* (5). Mais le *Héros*, qui dans la marche précédente avait suivi la *Santísima Trinidad*, se trouvait à midi par le bossoir de babord du vaisseau amiral et le masquait en partie au moment où le feu commença (6). Il faut en conclure que le *San Agustin* était tombé sous le vent.

Le vaisseau amiral *Bucentaure* suivait la *Santísima Trinidad.* Au début du combat, ce dernier vaisseau avait tellement diminué de voiles que l'espace entre eux devint trop étroit pour permettre le passage à l'ennemi (7).

Le *Neptune* était le matelot d'arrière du *Bucentaure.* Mais, au moment du combat, il se trouvait tout à fait sous le vent (8), car le *San Justo* « dont le poste dans l'ordre de bataille naturel devait être entre l'*Indomptable* et l'*Intrépide* » c'est-à-dire bien plus en arrière, « se trouvait au vent..... par (sa) hanche de babord à la portée de la voix (9) ». Le

---

(1) Le rapport du *Rayo* ne donne aucun détail. Il lui fut signalé à 11 h. 30 de serrer la ligne (rapport du capitaine de vaisseau Martinenq, commandant la *Cornélie*).

(2) Rapport du capitaine de vaisseau Berrenger, commandant le *Scipion;* rapport du capitaine de vaisseau Infernet, commandant l'*Intrépide.*

(3) Le rapport de l'enseigne de vaisseau Rigodit, du *Duguay-Trouin*, n'en parle pas.

(4) Le rapport du *San Francisco* dit qu'après le virage il passa entre le *Rayo* et le *Héros;* ces deux navires étaient donc derrière lui.

(5) Devant la proue de la *Santisima Trinidad* (parte del navio *San Agustin*).

(6) Rapport du lieutenant de vaisseau Conor, commandant provisoire du *Héros*; noticia del navio *Santisima Trinidad.*

(7) Noticia del navio *Santisima Trinidad.*

(8) Journal du vaisseau le *Neptune;* rapport du capitaine de vaisseau Magendie, commandant le *Bucentaure.*

(9) Rapport du capitaine de vaisseau Maistral, commandant le *Neptune.*

dépassant, il contribua à faire tomber sous le vent le vaisseau français.

Dans ces parages « à portée de la voix du *Bucentaure*, du *Redoutable* et du *San Justo* » (1), se trouvait le *San Leandro* (1), « un peu sous le vent » du *Neptune* (2).

Quant au *Redoutable* qui aurait dû être le « troisième vaisseau dans les eaux de celui amiral le *Bucentaure* », il s'était bien après le virage trouvé derrière lui, mais en « laissant..... l'espace nécessaire pour les deux vaisseaux qui devaient (le) précéder; l'un n'était pas très éloigné de son poste, mais l'autre ne manœuvrait point pour prendre le sien et se trouvait très au vent de la ligne (3) ». Ces deux vaisseaux, le *Neptune* et le *San Leandro*, devaient, de l'aveu même de leurs chefs, arriver au moment du combat pour se retourner contre le *Royal Sovereign*, vaisseau de tête de la colonne du Sud, lequel, comme on le verra, avait une grande avance. Il en résulta que le *Redoutable* ayant alors serré au point que son beaupré toucha la poupe du *Bucentaure*, le vide se trouva bouché. Le *San Justo*, toujours un peu sous le vent, se trouva alors à proximité de la *Santa Ana* (4).

En tête de la 2e ESCADRE manquait, ainsi qu'on vient de le voir, l'*Intrépide* qui se trouvait à l'avant-garde ; l'*Indomptable* qui aurait dû se trouver matelot d'avant de la *Santa Ana*, n'était pas à son poste. Il était sous le vent de ce vaisseau (5).

Le *Fougueux* suivait d'assez loin la *Santa Ana* puisque bien qu'il eût forcé de voiles et que son matelot d'avant eût mis en panne, c'est entre eux que put passer le *Royal Sovereign*. Derrière le *Fougueux* était le *Monarca* qu'on retrouvera plus tard « sous le vent.... à deux encâblures » du *Fougueux* (6), puis le *Pluton*.

---

(1) Parte del navio *San Leandro*.

(2) Rapport du capitaine de vaisseau Maistral, commandant le *Neptune*.

(3) Rapport du capitaine de vaisseau Lucas, commandant le *Redoutable*.

(4) Parte del navio *San Justo*.

(5) Rapport du capitaine de vaisseau Magendie, commandant le *Bucentaure*.

(6) Rapport du capitaine de frégate Bazin, commandant en second le *Fougueux* (Cadix, 21 brumaire an XIV). — Le capitaine de vaisseau Cosmao, du *Pluton*, dit qu'au moment du combat le *Monarca* était en panne (rapport daté du 5 brumaire an XIV).

A l'ESCADRE D'OBSERVATION, l'ordre de marche n'était plus du tout observé, car une brise locale du Sud-Ouest qui soufflait sur la queue de la colonne, alors que la tête n'en sentait pas l'effet, avait resserré les bâtiments les uns sur les autres (1).

L'*Algésiras*, monté par l'amiral Magon, était en tête, suivi du *Bahama* (2), puis de l'*Aigle* et du *Swift-Sure*. Mais le *Bahama* étant tombé sous le vent et se trouvant « par le travers » du *Montañés*, le commandant de ce dernier vaisseau l'avertit qu'il allait prendre sa place derrière l'*Algésiras* (3). Le *Bahama* mit alors en panne, et le *Montañés* n'ayant pu passer devant l'*Aigle* ni le *Bahama*, il en résulta un vide considérable derrière l'*Algésiras*. Celui-ci s'augmenta encore quand ce vaisseau força de voiles pour ne pas se laisser couper par son avant.

D'après la relation fournie le 22 frimaire an XIV pour combattre les assertions jugées calomnieuses du commandant de la frégate *Hermione*, l'*Argonaute* (français) aurait exactement suivi le *Swift-Sure* et précédé le *San Ildefonso* (4). L'*Argonauta* (espagnol) paraît avoir été assez loin sous le vent (5).

L'*Achille* (français) après s'être abordé avec le *Príncipe de Asturias* avait pu prendre poste devant ce vaisseau (6).

Enfin, le *Berwick* et le *San Juan Nepomuceno* fermaient la marche.

Quant aux *éclaireurs*, ils avaient de bonne heure quitté leurs postes d'observation. Dès 8 h. 30 du matin, la *Cornélie*

---

(1) A 10 h. 45, l'amiral Gravina avait répété l'ordre de conserver une encâblure entre les vaisseaux (rapport du capitaine de vaisseau Jugan, commandant la *Thémis*).

(2) Rapports concordants du *Bahama*, du lieutenant de vaisseau Classen, comman- l'*Aigle*, et du capitaine de vaisseau Villemadrin, commandant le *Swift-Sure*.

(3) Parte del navío *Montañés*. Celui-ci dit le travers de tribord. C'est probablement l'inverse qu'il faut lire. Le rapport de l'*Hermione* dit, de plus, que le *Montañés* était loin sous le vent, parmi les frégates.

(4) Le rapport du *San Ildefonso* ne donne aucun détail.

(5) Rapport du capitaine de frégate Mahé, commandant l'*Hermione*. Mais celui de l'*Argonauta* dit que le feu fut ouvert dès midi. Le plan établi par Escaño place ce vaisseau sous le vent de l'*Argonaute*.

(6) Rapport des enseignes de vaisseau Lachasse et Clamart, de l'*Achille*. Le rapport d'Escaño dit aussi que l'*Achille* suivait le *San Ildefonso*.

était sous le vent du *Formidable*, répétant les signaux que faisait Villeneuve pour ramener en ligne le *San Agustín* et le *Rayo*. Le *Furet* et l'*Hortense* étaient sous le vent de la 1re escadre (1). Le *Rhin*, par le travers du *Santa Ana*, se trouvait au centre de la 2e escadre ; l'*Hermione* semble avoir été à hauteur de l'*Algésiras*. La *Thémis*, après être restée avec l'*Hermione* jusqu'à près de 10 heures au vent de l'armée, se plaça alors sous le vent du *Príncipe de Asturias* avec l'*Argus*. L'*Observateur* était resté, par ordre, au mouillage, à Cadix.

La direction générale suivie par l'ensemble de l'armée s'écarta peu du Nord jusqu'au moment du combat. Toutefois, à 10 heures, l'ordre fut donné aux vaisseaux de tête de serrer le vent, ce qui dut incliner la tête de la colonne légèrement au moins vers le Nord-Nord-Ouest. Ce signal, répété une fois encore à 11 h. 15, tendit à accentuer pour l'ensemble de l'armée combinée la forme courbe à la concavité dirigée vers l'ennemi dont il a été parlé ; il diminua encore la vitesse déjà si faible des vaisseaux de tête, ce qui contribua encore à resserrer la ligne et à augmenter le désordre.

Cependant, étant donnée la disposition des attaques anglaises, il y avait plutôt intérêt à diminuer la longueur de la ligne afin d'augmenter le nombre des vaisseaux qui allaient recevoir le premier choc. La concavité de la courbe présentée à l'ennemi pouvait aussi, jusqu'à un certain point, faciliter son enveloppement si les vaisseaux des extrémités avaient été manœuvriers, mais elle ne procurait pas, comme on l'a dit, l'avantage de fournir des feux convergents en raison de la faible portée des pièces en usage et de l'étroitesse du champ de tir que la disposition de l'artillerie lui donnait à cette époque.

La longueur totale de la ligne alliée, si celle-ci avait été régulièrement formée, aurait dû atteindre 6,400 mètres (2).

---

(1) Le *Furet* estimait sa position, à midi, par 36° de latitude N. et 10°55 de longitude Ouest, à 10 lieues S.-1/4 S.-O. de Cadix.

(2) Les vaisseaux auraient dû être à une encâblure : 180 mètres, pratiquement 200, les uns des autres.

En raison du nombre des vaisseaux sous le vent et du resserrement des autres en certains points, il est probable qu'elle ne dépassait pas 5 kilomètres au moment où le feu commença. Ainsi qu'on le verra, elle s'accrut ensuite vers la tête et tendit à diminuer vers la queue. En tout cas, les signaux hissés vers le centre restèrent parfaitement visibles aux extrémités tant que la fumée ne les masqua pas.

Mouvements des Anglais. — Le dispositif d'attaque.

Le 19 octobre, à 7 heures du matin, une légère brise soufflant du Nord par l'Est, les premiers navires français commençant à sortir de Cadix furent, ainsi qu'il a été dit plus haut, aperçus par la frégate *Euryalus*, qui croisait devant la baie.

A ce moment, le gros de l'escadre anglaise se trouvait dans l'Ouest-Sud-Ouest de Cadix, à près de 50 milles (1), par un vent très faible de la partie Sud. En deux heures, l'amiral Nelson, grâce à l'échelonnement habilement combiné de ses éclaireurs, eut connaissance de la nouvelle télégraphiée par le *Mars*. Blackwood, qui commandait l'*Euryalus*, eut ordre de se maintenir à 4 milles (2) des forces franco-espagnoles et, de lui-même, envoya un navire à Gibraltar pour donner avis au contre-amiral Louis de la sortie de l'ennemi.

Dès qu'il fut prévenu, c'est-à-dire vers 9 h. 30 du matin, Nelson signala : « Chasse générale au Sud-Est (3) ». Du point où il se trouvait alors, cette direction aboutissait à plus de 30 milles au Sud du cap Spartel. Tant que le vent se maintiendrait de la partie Sud, Nelson gardait ainsi la faculté de venir barrer le détroit de Gibraltar, qu'il considérait comme la direction probable de son adversaire, à qui il était en droit

---

(1) 16 lieues (48 milles), dit le capitaine Blackwood, de l'*Euryalus*, dans une lettre particulière à sa femme. (Dispatches... of Nelson, t. VII, p. 131.) Le Journal particulier de Nelson dit aussi 16 lieues.

(2) Journal particulier de Nelson.

(3) *Ibid.*

d'attribuer le projet de chercher à donner la main à la division de Carthagène. Ce jugement préconçu et cette direction qui tout d'abord éloignait l'escadre anglaise de l'armée combinée, n'auraient pas eu, en cas d'erreur, d'inconvénients graves. D'abord Nelson pouvait espérer rallier la division Louis, ce qui du reste n'arriva pas, et si par aventure Villeneuve avait eu tout autre projet que d'embouquer le détroit et avait tenté de gagner quelque port de France ou du Nord de l'Espagne, il devait d'abord courir à l'Ouest de plus de 120 milles avant de pouvoir doubler le cap Saint-Vincent. Nelson restait ainsi assuré de le rejoindre pendant ce long trajet. D'ailleurs, le vent était si faible qu'il ne pouvait compter atteindre son adversaire le jour même (1).

A 3 heures (2), le *Colossus* signala que « la flotte ennemie était en mer. Au soir, prescrit à l'armée d'observer mes mouvements pendant la nuit. Liberté de manœuvre aux vaisseaux *Britannia*, *Prince* et *Dreadnought*, qui sont mauvais voiliers. Signalé aux vaisseaux *Mars*, *Orion*, *Belleisle*, *Leviathan*, *Bellerophon* et *Polyphemus* de prendre la tête pendant la nuit dans la direction du détroit avec un fanal (3). »

Le 20 au matin, l'armée anglaise était tout près de l'entrée du détroit de Gibraltar. Le vent avait beaucoup fraîchi et passé à l'Ouest-Sud-Ouest; il pleuvait et le temps était si peu sûr que Nelson pensa que les vaisseaux franco-espagnols rentreraient au port avant la nuit. Il savait d'ailleurs qu'une partie de l'escadre de Villeneuve était déjà en dehors de la baie et la croyait en route vers le Nord (4). A 9 h. 15, après avoir reçu à son bord Collingwood et les capitaines des vaisseaux *Mars*, *Colossus* et *Defence*, il mit le cap au Nord-Ouest et, vers midi, il se trouvait à 25 milles environ au Sud-Ouest de Cadix.

Ce fut à midi 30 que, dans une éclaircie, l'*Euryalus* aper-

---

(1) Lettre de Nelson à lady Hamilton datée du 19 octobre, midi, à 16 lieues Est-Sud-Est de Cadix.

(2) Vers 2 heures, dit le docteur Beatty, chirurgien à bord du *Victory*, dans son précieux « Narrative... », 1807, 2e édition en 1808.

(3) Journal particulier de Nelson.

(4) Lettre à lady Hamilton; post-scriptum du 20 octobre; Log de la *Phœbe* (Sturges Jackson, II, p. 306-312).

çut la flotte alliée « sous le vent, babord amures, sous basses voiles ». A 2 heures du soir, la frégate, après avoir communiqué avec le *Sirius*, voyait la flotte anglaise au Sud-Sud-Ouest, faisant route à l'Ouest (1). Nelson avait donc abandonné son poste à l'entrée du détroit, et son impatience, favorisée par le vent frais qui soufflait de l'Ouest ou de l'Ouest-Nord-Ouest, le ramenait presque à sa position de la veille.

Les deux escadres vont alors faire des routes peu différentes, mais hors de la vue. Les éclaireurs anglais *Euryalus*, *Sirius*, *Phœbe*, *Naiad* et *Pickle* se tiennent constamment à même d'observer l'armée franco-espagnole et de faire savoir à Nelson la route suivie par ses adversaires. Par leurs livres de loch, on peut ainsi se rendre compte des mouvements des Anglais.

Jusque vers 3 heures du soir, les deux flottes courent parallèlement à l'Ouest, Nelson ayant su par l'*Euryalus* que « l'ennemi paraît décidé à pousser de ce côté ». Mais à ce moment, Villeneuve ayant changé de route et incliné vers le Sud, à 4 h. 40, Nelson vire vent debout et les amures à babord, court vers le Nord puis arrive de plus en plus vers le Nord-Est et plus tard au Sud-Est, tandis que l'armée franco-espagnole se rabat vers le Sud-Est; la distance entre les deux escadres diminue donc constamment. Elle n'est plus que de 5 à 6 milles vers minuit. A ce moment, Nelson est à environ 20 milles au Sud-Ouest de Cadix, et maintenant au vent de son adversaire. Tenu très fréquemment au courant des mouvements des alliés, mais parfois mal renseigné, il reçut à deux reprises l'annonce inexacte que les alliés viraient de bord. Il en vint à supposer que leur intention était de garder la possibilité de rentrer à Cadix et à douter de pouvoir les joindre (2). Il semble que l'armée anglaise garda le

(1) Journal de loch de l'*Euryalus*. Sir N.-H. Nicolas dit qu'à ce moment le vent ayant passé à l'Ouest-Nord-Ouest, la flotte anglaise fut rejetée vers l'Est jusqu'à 4 heures.

(2) Le procédé de liaison avec les éclaireurs résulte du « Mémorandum » suivant signalé le 20 au soir : « Le capitaine Blackwood, avec deux frégates, conservera le contact avec l'ennemi pendant la nuit. Deux autres frégates seront entre lui et le *Defence*, capitaine Hope. Le *Colossus* se tiendra entre le *Defence* et le *Mars*. Le *Mars* commu-

cap au Sud-Ouest pendant une partie de la nuit. A 4 heures, elle vira de bord et se dirigea vers le Nord-Nord-Est sous petites voiles, le vent à l'Ouest-Nord-Ouest. Quand le jour parut, on était à environ 21 milles au Nord-Ouest du cap Trafalgar. Les Franco-Espagnols se montraient dans la même direction à 10 ou 12 milles, formés en ligne de bataille, le cap au Sud, les amures à tribord (1).

En quelle formation étaient à ce moment les vaisseaux britanniques? C'est ce qu'il est difficile de savoir.

D'après les témoignages des navires français, qui eurent les premiers connaissance de l'escadre de Nelson au lever du jour, il semble qu'aucun ordre précis n'existait alors.

A 6 h. 30, d'après le Journal de Collingwood (2), l'ordre fut donné « de former l'ordre de marche en deux colonnes » (3), mais quelques minutes après (4), « pas plus de cinq » d'après le livre de loch du *Mars* » (5), un nouveau signal fut hissé sur le *Victory :* c'était le numéro 76 du Code, accompagné de l'indication de la direction Est-Nord-Est; il se traduisait par ces mots : « Arriver et prendre le cap à l'Est-Nord-Est » (6).

Ce sont ces deux signaux qui ont donné lieu, en Angleterre, à des discussions passionnées et sans que, cent ans après la bataille, on soit arrivé à se mettre d'accord (7).

Le *Times* du 8 juillet 1905 (8) a posé en ces termes le problème :

« Si nous lisons le fameux « Memorandum » dans lequel Nelson a mis ce qu'on a appelé sa « touche » personnelle,

---

niquera avec le *Victory*. — Signaux de nuit. Si l'ennemi se dirige vers le Sud ou vers le détroit, brûler deux feux bleus, chaque heure, du plus grand éclat. Si l'ennemi va à l'Ouest, 3 coups de canon à faible intervalle, chaque heure. »

(1) L'armée anglaise était donc un peu plus au Nord que l'armée combinée. Le témoignage du capitaine Blackwood, de l'*Euryalus*, confirme aussi le fait.

(2) Sturges Jackson, t. II, p. 201-211.

(3) « Form the order of sailing in two columns » (signal n° 72) (*Ibid.*).

(4) Le *Conqueror* et le *Bellerophon* virent les deux signaux en même temps, le *Mars* fixe un intervalle de 5 minutes, l'*Ajax* de 10, le *Defence* de 15.

(5) Log du *Mars*, Sturges Jakson, t. II, p. 245-248.

(6) *Times* du 26 septembre 1905 « bear up and steer E.-N.-E. ».

(7) Corbett, James, Newbolt, S. C. Erkins, Mahan, Laughton, amiraux Sturges Jackson, Sir Cyprian Bridge et Colomb.

(8) En réponse à un discours prononcé par l'amiral Sir Cyprian Bridge, à la réunion de la « Navy Records Society ».

nous pouvons seulement en conclure qu'il entendait livrer le combat d'une certaine façon. Or, si nous lisons les récits des historiens et, plus encore, si nous examinons les plans d'Erkins, de James, de Mahan, celui qui est exposé à l' « United Service Exhibition », nous arrivons à la conclusion que, bien loin de combattre suivant le plan préconçu et expliqué à ses capitaines, Nelson livra la bataille de façon tout autre, d'une façon même qui, au dire de feu l'amiral Colomb, peut être considérée comme « la pire qu'on puisse concevoir ». De plus, si nous nous reportons aux récits des contemporains, journaux de bord ou écrits des officiers acteurs dans la bataille, les témoignages sont si confus et si contradictoires que l'une ou l'autre solution peut être admise. Tel est le problème qui se posera aux critiques du XXe siècle. »

En ce qui concerne les deux signaux essentiels dont nous venons de parler, la première question qui fut donc agitée en Angleterre ces dernières années fut la suivante : Les deux colonnes durent-elles virer « en succession » pour attaquer par leur tête ou, au contraire, Nelson ordonna-t-il un mouvement « tous à la fois » pour produire des attaques de front?

Il convient tout d'abord de fixer exactement la signification exacte des ordres donnés et c'est ce qui n'a été possible qu'après l'étude du livre de signaux en usage à cette époque dans la marine anglaise, étude rendue seule possible par la bienveillance de l'éminent Sir Edward Thompson, Principal Librarian du British Museum, et que ne paraît avoir faite aucun des nombreux écrivains britanniques qui ont traité cette intéressante question.

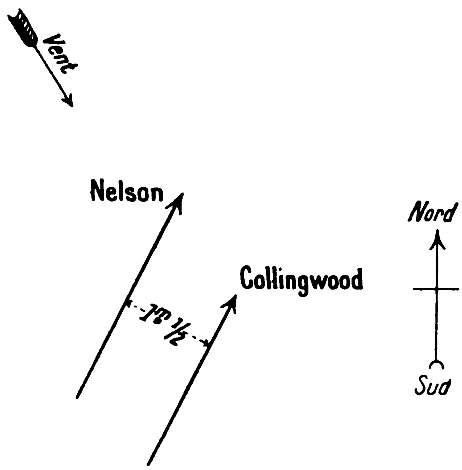
Le *Signal Book for the ships of war*, édité en 1799 par les soins de l'Amirauté et tenu strictement secret, fut réimprimé en 1808. Mais au moins pour la partie qui nous intéresse, les deux éditions sont strictement conformes, de sorte que le livre de 1799 doit être considéré comme étant le seul en usage le jour de Trafalgar.

Les signaux 72 et 76 appartiennent à la série des « ordres de l'amiral » ; ils sont accompagnés de références se reportant à des explications données soit au chapitre des ordres de navigation, soit à celui des ordres de combat.

Le signal n° 72 signifie : « Formez l'ordre de navigation en deux colonnes (1) ». Comme le suivant veut dire : « Formez l'ordre de navigation en deux colonnes, sans avoir égard aux places », ce que les signaux français exprimaient à l'époque par les mots « dans l'ordre de vitesse », il faut en conclure que l'intention de Nelson était que les vaisseaux de ses deux divisions fussent rangés dans « l'ordre normal ». Ce qu'on sait du désordre où se trouvait l'armée anglaise aux premières heures du jour permet d'affirmer qu'il devait falloir un certain temps pour se reformer, de façon à ce que chaque vaisseau prît sa place de bataille.

Les explications relatives à l'ordre de navigation en deux colonnes spécifient en outre qu'en pareil cas, l'intervalle entre les deux colonnes doit être d'un mille et demi, la distance entre chaque vaisseau de deux encâblures. Les deux vaisseaux de tête doivent se relever dans la direction du vent, celui du commandant en chef restant au vent devant être le plus avancé (2).

Si, comme on l'admet généralement, le cap était alors vers le Nord-Nord-Est, le vent soufflant de l'Ouest-Nord-Ouest, la formation devait avoir aussi l'aspect ci-contre.



(1) « Form the order of sailing in two columns ».

(2) Page 101, art. IV. — Les deux colonnes doivent être à la même hauteur quand on fait grand largue.

Le signal hissé moins de dix minutes après le premier, par Nelson était le n° 76, dont la traduction exacte ne paraît pas avoir été encore donnée. Elle était la suivante :

« Étant en panne ou faisant voile au plus près du vent, arriver et faire largue sur la direction suivie par l'amiral ou sur celle indiquée par signal (1) ».

Le signal étant accompagné de l'indication de la direction Est-Nord-Est, la seconde des hypothèses prévues par le code de signaux devait se réaliser. De plus, l'apparition simultanée du signal de direction avec celui de formation permettait l'application des prescriptions générales suivantes :

« Lorsqu'un signal est fait pour former une ligne ou un ordre de navigation et qu'un signal de direction est hissé en même temps, c'est pour indiquer la direction dans laquelle la ligne ou l'ordre doivent se former; mais si le signal de direction a été hissé après qu'il a été répondu au signal de former la ligne ou l'ordre de navigation, c'est pour indiquer la route que la flotte doit suivre (2) ».

Mais dans la teneur, l'ordre donné n'en prête pas moins à une double acception.

Si, au moment où le second signal fut hissé, l'armée anglaise était sur deux colonnes, le signal n° 76 peut, en effet, signifier ou bien que chacune d'elles devait s'infléchir vers le Nord-Nord-Est, c'est-à-dire arriver « en succession », ou bien que « simultanément » chaque navire avait à laisser arriver pour prendre le cap au Nord-Nord-Est, formant ainsi ce qu'on appelle aujourd'hui « la ligne de relèvement ». La première théorie est celle de l'amiral Sturges Jackson, la seconde, celle de l'amiral Colomb.

On devrait *a priori* préférer cette dernière, car elle paraît plus conforme à l'esprit du Mémorandum qui annonce nettement l'intention de faire arriver la division sous le vent

---

(1) « When lying to or sailing by the wind, to bear up and sail large, on the course steered by the Admiral or that pointed out by signal. »

(2) Page 101, art. IV. — « When a signal is made for any line or order of sailing and a compass signal is hoisted at the same time, it is to show the direction in which the line or order is to be formed ; but if a compass signal be hoisted after the signal for the line or order of sailing has been answered, it is to show the course the fleet is to steer. »

tous ensemble (1). Mais d'une part, la position où se trouvait l'escadre anglaise au lever du jour, était beaucoup trop éloignée de l'ennemi, et l'incertitude où l'on était encore du point où on l'attaquerait était trop grande pour qu'on prit cet ordre qui, d'après les termes mêmes du Mémorandum, devait être réservée pour la distance décisive d'une portée de canon ; alors qu'il ne pouvait s'agir encore que d'une marche d'approche, l'arrivée tous à la fois était un mouvement de champ de bataille. De l'autre, le texte même du livre de signaux renvoie, à propos du signal nº 76, aux explications très positives suivantes :

« Lorsque la flotte doit arriver « en succession » et faire largue (2), il est nécessaire que chaque navire fasse de la voile avant d'arriver, afin qu'il ne perde pas sa distance avec son matelot d'avant, puis qu'il diminue de voile après l'arrivée, afin de ne pas accroître trop sa distance avec son matelot d'arrière par suite de l'augmentation de sa vitesse dans l'orientation du largue. Mais lorsque la flotte doit serrer le vent en succession, il faut que chaque vaisseau diminue de voile avant de serrer et augmente ensuite. Il est parfois nécessaire que les vaisseaux de queue arrivent et se souventent un peu pour les empêcher de se trop rapprocher de leurs matelots d'avant. »

Il semble donc bien qu'il s'agissait dans la pensée de Nelson d'un mouvement *successif* et non tous à la fois, comme la suite des événements devait le faire croire (3).

---

(1) Voir ci-dessus, p. 156.

(2) Page 132, article XIV. — When to bear up in succession and sail large, the precautions necessary to be taken.

When the fleet is to bear up in succession and sail large, it will be necessary that each ship should make sail before she bears up that she may not be too for separated from her second ahead ; and that she should shorten sail again as she bears up, that she may not by her increased rate of sailing when going large be too far separated from her second astern ; but when the fleet is to haul in the wind in succession, it will be necessary that the ship should shorten sail before they haul up, and make sail again as they haul to the wind ; and it may sometimes be necessary for the ships in the rear to bear up and keep a little more from the wind, to prevent them from closing too fast on their seconds ahead as they haul to the wind. »

(3) Il n'a pas été retrouvé dans le livre des signaux de signal spécial pour arriver « *tous à la fois* », mais les articles 81 et 82 visent des mouvements de ce genre. Ils s'expriment ainsi : « Modifier la route d'un point vers tribord (babord) *tous à la fois*, les vaisseaux conservant leur relèvement relatif de l'un à l'autre. »

En d'autres termes, les deux signaux 72 et 76 faits à quelques minutes d'intervalle paraissent avoir signifié ce qui suit :

1° Formez-vous en deux colonnes pour marcher dans MA direction ;

2° Infléchissez la direction de ces deux colonnes pour marcher à l'Est-Nord-Est.

Si, d'une part, au moment de l'apparition du second signal les deux colonnes avaient été régulièrement formées ; si, de l'autre, le cap indiqué à l'Est-Nord-Est avait fort différé de la direction primitive dans laquelle s'étaient formées les deux colonnes, aucun doute ne subsisterait, car les souvenirs des exécutants et ceux des observateurs, dans l'espèce, les frégates françaises, ne pourraient manquer de concorder.

Or il y a toutes chances, au contraire, pour que les deux conditions indiquées n'aient pas été réalisées et que lors de l'apparition du second signal les deux colonnes ne fussent pas encore formées, puis que la direction suivie par le vaisseau de Nelson fut déjà presque celle dans laquelle il se proposait de faire route.

En effet, les témoignages des contemporains sont typiques.

D'après le rapport du capitaine de vaisseau Epron, commandant l'*Argonaute*, l'armée anglaise fut d'abord « en ligne de front par pelotons, les vaisseaux à de grandes distances les uns des autres et plusieurs beaucoup plus près de nous, enfin sans ordre ». Le *Furet*, après avoir vu les Anglais dès 6 heures du matin vent arrière, les signala après 8 h. 30 seulement formés en deux colonnes (1). L'*Hermione* signala, à 7 heures, les Anglais « par pelotons et sans ordre » (2). La frégate *Thémis* qui, avec l'*Hermione*, était « au vent de la ligne pour reconnaître l'ennemi », vit à 10 heures seulement l'armée ennemie « se déployer en deux colonnes pour commencer l'attaque » (3).

Au jour, le commandant du *Redoutable* voit l'ennemi sans ordre, mais manœuvrant pour se rallier (4) ; c'est à partir

---

(1) Rapport du lieutenant de vaisseau Demay, commandant le *Furet*.
(2) Rapport du capitaine de frégate Mahé, commandant l'*Hermione*.
(3) Rapport du capitaine de vaisseau Jugan, commandant la *Thémis*.
(4) Rapport du capitaine de vaisseau Lucas, commandant le *Redoutable*.

de 9 heures seulement qu'il le voit se diviser en « deux pelotons » (1). Le témoignage du *Duguay-Trouin*, celui de l'*Intrépide* concordent absolument. Ce dernier précise que l'armée ennemie « arriva sur nous vent arrière et se forma, *en faisant sa route*, en deux pelotons » (2).

Le chef d'escadre Escaño, à bord du *Principe de Asturias*, vit, au lever du jour, les Anglais *en ligne de bataille*. A 9 h. 30 environ, il semble aux lieutenants de vaisseau Lachasse et Clamart, de l'*Achille*, bien placés pour voir, puisque ce vaisseau, faisant partie de l'escadre d'observation, est au vent de la ligne, que l'ennemi se forme en ligne de front (3), et c'est une heure plus tard seulement qu'ils distingueront trois colonnes. Le lieutenant de vaisseau Philibert, adjudant du contre-amiral Magon, et monté sur l'*Algésiras*, déclare qu'à 5 h. 45 du matin, l'armée ennemie était « rangée en ordre de bataille » (4); à 7 heures, il la voit « arriver en dépendant en ligne de front assez serrée, menaçant notre arrière-garde »; à 10 h. 30, dit-il enfin, l'armée anglaise, « qui paraissait être formée en trois colonnes....., se réunit en DEUX colonnes, se dirigeant seulement, l'une sur le centre et l'autre sur l'arrière-garde » (5).

Il y a donc une uniformité remarquable dans tous ces témoignages. Ils concourent à affirmer que la séparation de l'armée anglaise en deux pelotons ou deux colonnes ne fut marquée que très tard dans la matinée, entre 9 et 10 heures, et qu'avant ce moment, les Anglais avaient laissé porter vers l'Est ou le Nord-Est, dans une formation irrégulière, mais se rapprochant très sensiblement d'une ligne de front.

Si l'on consulte, d'autre part, la collection des livres de loch publiés par l'amiral Sturges Jackson (6), on est frappé aussi de l'unanimité avec laquelle tous les commandants anglais signalent qu'ils ont « arrivé », et cela sans faire men-

---

(1) Rapport du capitaine de vaisseau Lucas, commandant le *Redoutable*.
(2) Rapport du capitaine de vaisseau Infernet, commandant l'*Intrépide*.
(3) Rapport des lieutenants de vaisseau Lachasse et Clamart, de l'*Achille*.
(4) Il ajoute, à la vérité, qu'elle « courait au plus près babord amures », ce qui semble bien douteux (Journal du lieutenant de vaisseau Philibert).
(5) *Ibid.*
(6) Logs of the great sea fights, 1794-1805, t. II (Navy Records Society).

tion en général de la manœuvre qu'aurait exigée ce mouvement s'il avait été fait « en succession ».

« Arrivé sous toutes voiles pour joindre l'ennemi », dit le livre de loch du *Britannia*. « Fait route sur l'ennemi, droit sur la flotte adverse », dit celui du *Téméraire*. « Arrivé par signal avec la flotte vers le centre ennemi », dit celui du *Prince*. Même expression dans ceux du *Neptune*, du *Dreadnought*, du *Leviathan*, du *Minotaur*, de l'*Orion*, du *Swiftsure*, du *Polyphemus*, du *Spartiate*, dans les journaux du *Tonnant*, du *Belleisle*. Plus formellement encore, le commandant du *Conqueror* et celui de l'*Ajax* s'expriment en ces termes : « Au jour, vu la flotte ennemie sous le vent au Nord-Est. Arrivé et chassé sous toutes voiles. L'amiral fait les signaux généraux 72 et 76 E.-N.-E. (former l'ordre de navigation en deux colonnes et arriver le cap à l'E.-N.-E.) ». « Arrivé et forcé de voiles en nous formant en deux divisions », dit le *Spartiate*. Cette fois, c'est donc bien net, l'ordre de former les deux colonnes est donné quand tout le monde a déjà mis le cap sur l'ennemi.

Quant aux navires qui, placés en dehors de la ligne de vaisseaux peuvent bien voir la manœuvre, l'*Euryalus* observe « qu'à 8 heures (seulement) la flotte anglaise est en train de former ses lignes, les vaisseaux de tête étant à 8 ou 9 milles de l'ennemi » (1).

A tous ces témoignages s'ajoutent les croquis ci-contre établis au lendemain même de la bataille, et entre lesquels la concordance est manifeste.

Enfin, le livre de loch du *Victory* (2), donne les indications suivantes :

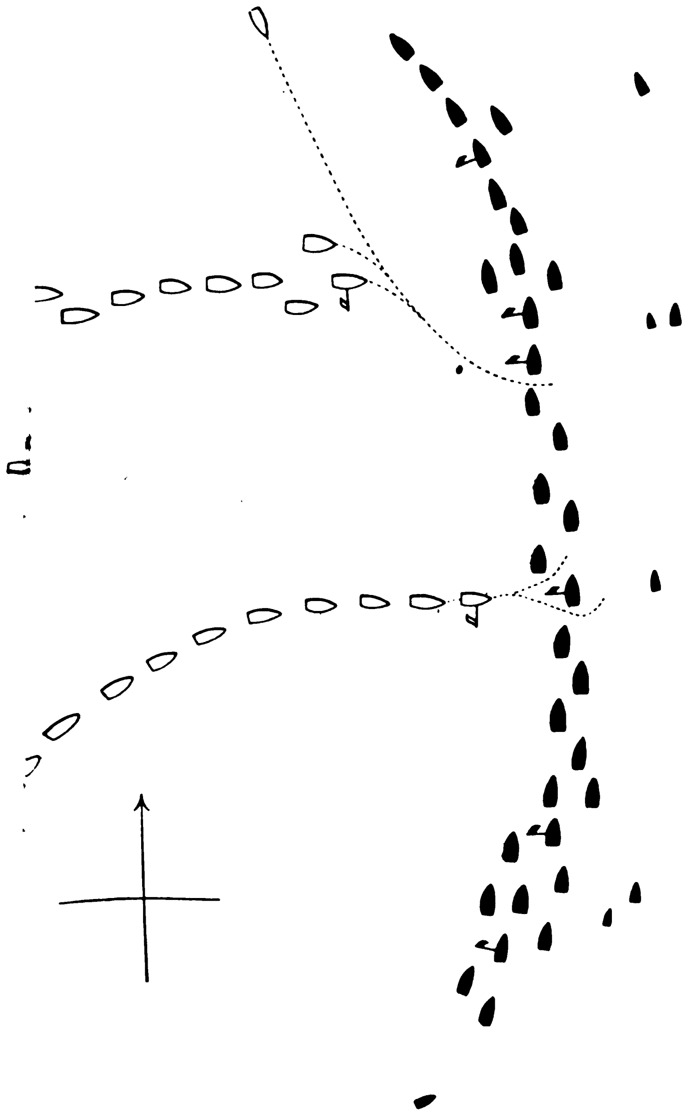
1 heure du matin.....	Cap à l'O.-S.-O.....	Vent au N.-O.
2, 3 et 4 heures......	— au S.-O........	— à l'O.-N.-O.
5 et 6 heures........	— au N. 1/4 N.-E.	— au N.-O.-1/4 O. Viré.
7 heures............	— à l'E.-N.-E. ..	— au N.-O.
8 heures............	— à l'E. 1/4 N.-E.	— au N.-O.

(1) La *Naiad*, la *Phœbe*, le *Sirius*, le *Pickle*, l'*Entreprenante* ne parlent pas de la formation de l'armée anglaise.

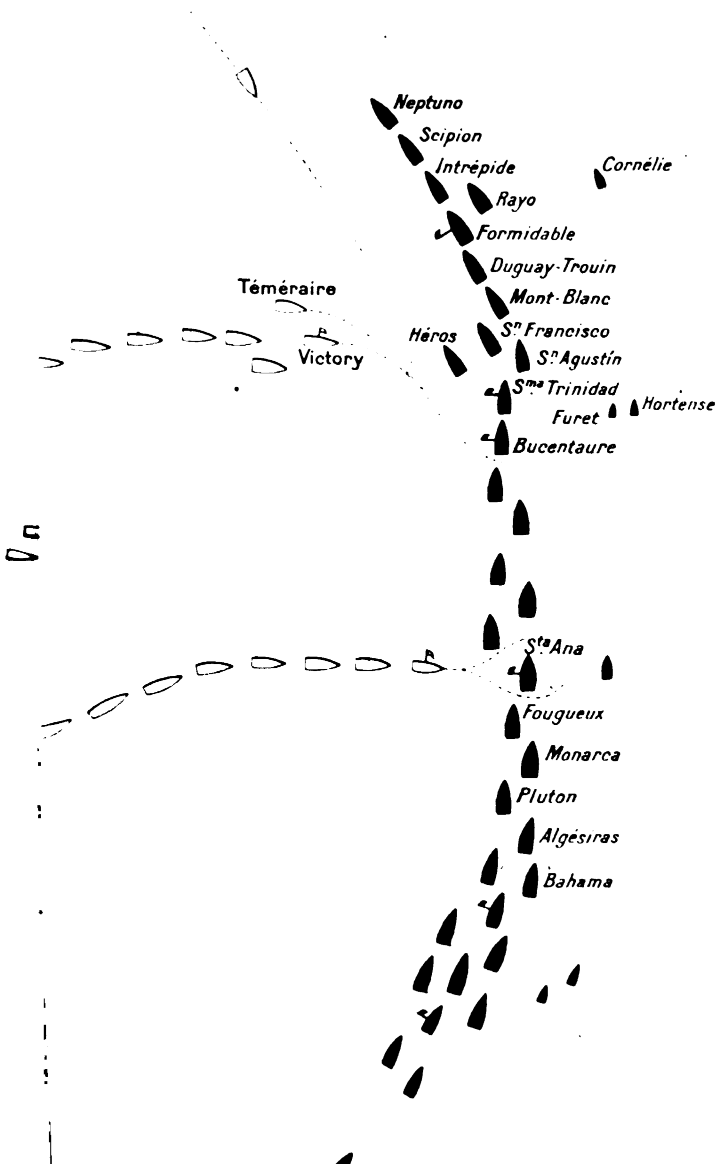
(2) Livre de loch de Thomas Atkinson, maître. — Record Office. — Logs of the great sea fights, p. 183.

N°t de l'Armée navale, à Monsieur l'Amiral Rosily.

2.



ir le Pelley.

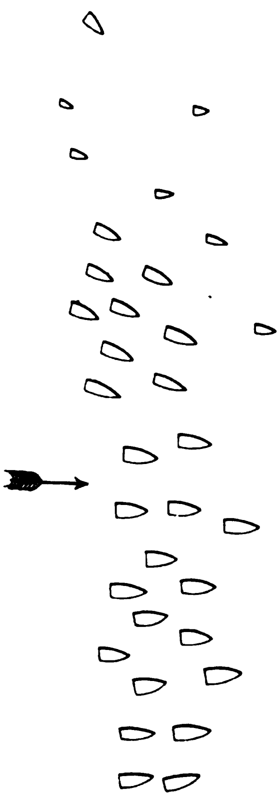


s des vaisseaux ont été ajoutés au crayon sur l'original).

Croquis joints au Rapport du capitaine de vaisseau Magendie, commandant le *Bucentaure*.

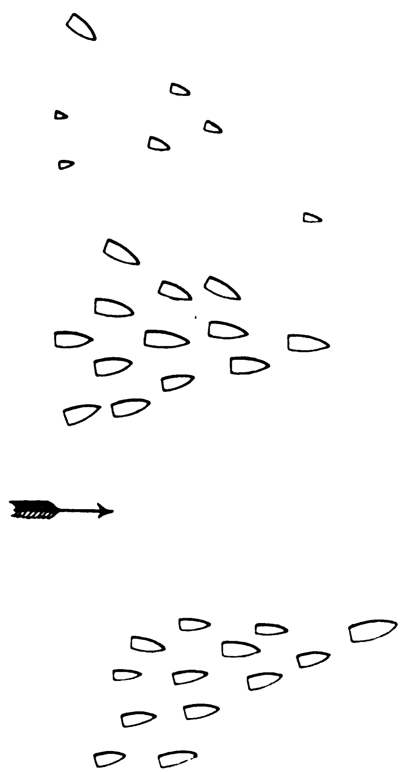
(*Archives de la Marine*, BB^4. 237.)

Première position de l'armée anglaise au petit jour.



Deuxième position de l'armée anglaise à 9 heures du matin.

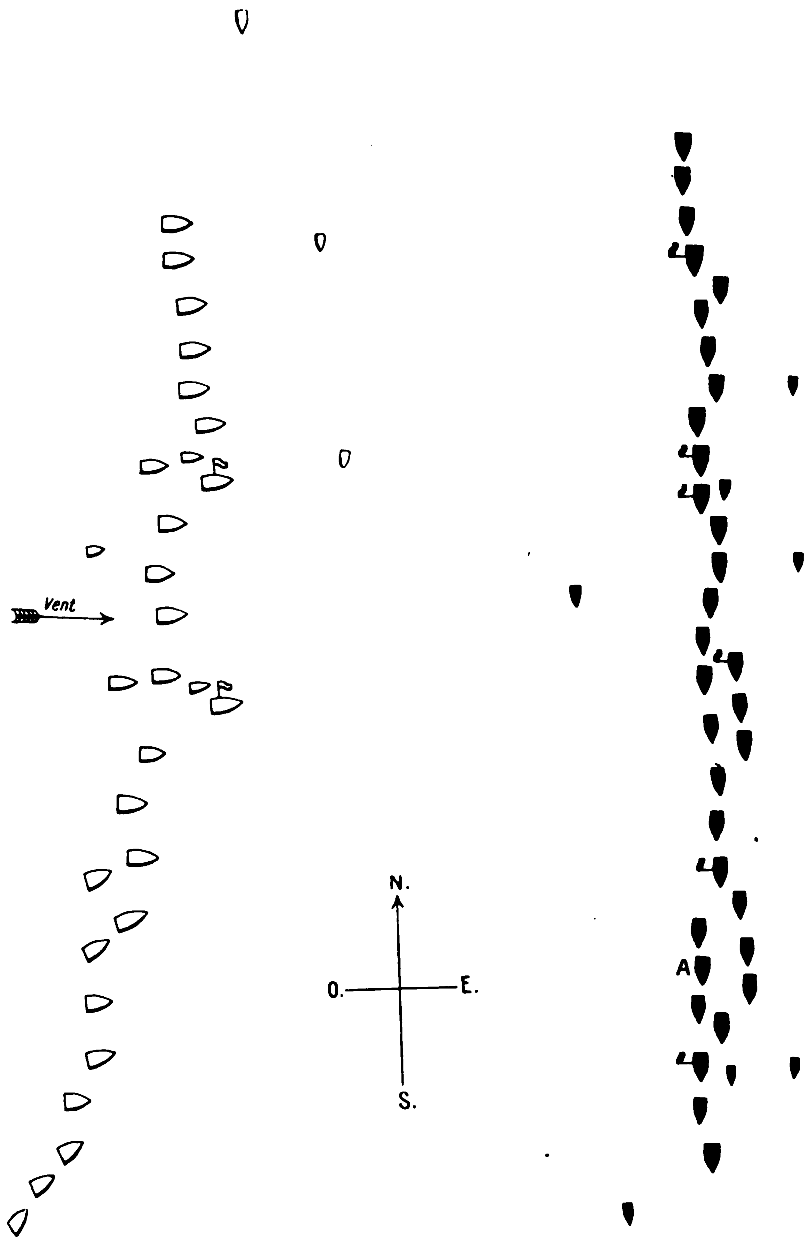
L'amiral Villeneuve a fait former à la même heure l'armée sur l'ordre renversé babord amures.



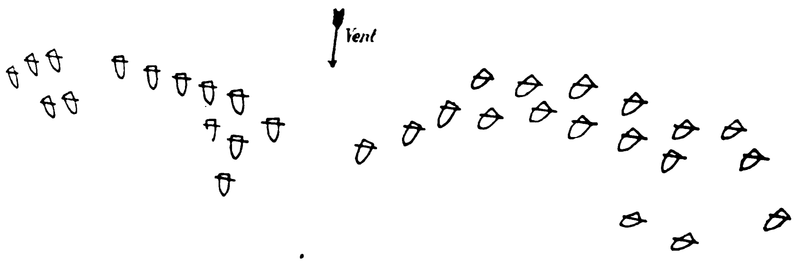
N° 1 des croquis joints à la Réponse du capitaine de vaisseau Epron, commandant l'*Argonaute*, aux rapports de plusieurs officiers de l'armée, dans le combat de Trafalgar.

(*Archives de la Marine*, BB⁴, 237.)

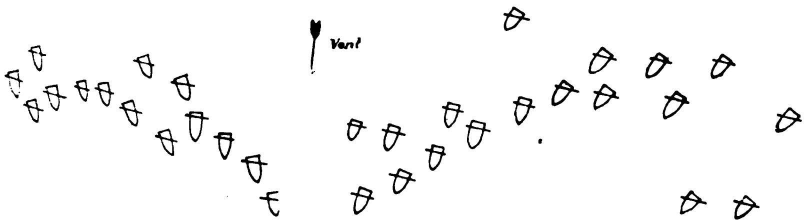
N° 1. A 7 heures du matin.



Position of the Bristish Fleet at Daylight on the 21st of October 1805.



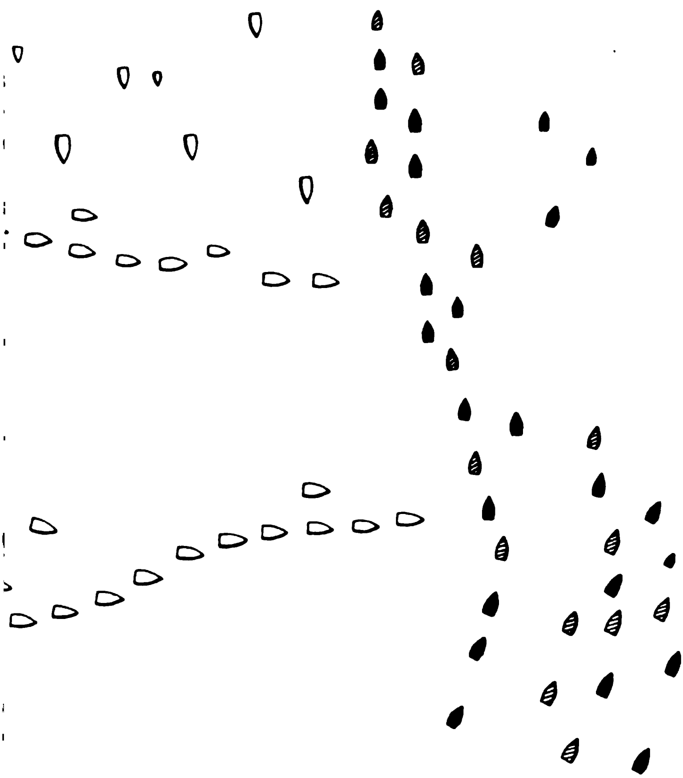
2nd Position at 9 o'Clock.



Extrait du **Naval Chronicle,** vol. XIV.

a **Marine.**

35.)



Nous estimons donc que, vers 7 heures du matin, l'armée anglaise était à peu près sans ordre, mais tous les navires ou presque tous ayant déjà le cap vers l'Est-Nord-Est et non point dans une direction plus rapprochée du Nord.

En donnant coup sur coup l'ordre de former deux colonnes et de prendre le cap à l'Est-Nord-Est, Nelson avait ainsi à rompre, dans une direction peu différente de celle qui était suivie, sinon juste dans cette direction, une masse confuse, qui pourtant pouvait se rapprocher d'une sorte de ligne de front irrégulière et parfois doublée.

On conçoit ainsi que cette rupture *dans le sens de la marche* dût être par elle-même une opération assez longue et délicate. La faiblesse de la brise et peut-être aussi l'impatience de tous devaient encore la ralentir. Les deux chefs de file ne pouvaient en effet gagner de vitesse, bien que toutes leurs voiles fussent au vent, si les capitaines qui devaient prendre rang derrière eux ne mettaient pas en panne et, pressés de se rapprocher de l'ennemi, ces derniers n'étaient guère disposés à ralentir leur allure. Comme le montrent clairement les croquis de la bataille provenant des Archives du Ministère de la marine française, derrière le chef de chaque division deux ou trois vaisseaux seulement furent d'abord en file, les autres restèrent longtemps pelotonnés sans pouvoir entrer dans les colonnes. Dans celles-ci même la direction de la marche presque vent arrière amenait chaque vaisseau à masquer, au moins partiellement, celui qui le précédait. Le retard d'un mauvais voilier suffisait à retarder tous ceux qui avaient rang derrière lui. C'est ainsi que vers 9 h. 30, Collingwood dut ordonner au *Belleisle* qui ne pouvait garder sa place, de laisser passer le *Tonnant* (1). Il était donc pratiquement impossible que la formation en ligne de file fut régulièrement observée.

Ce qui semble aussi se dégager de cette apparente confusion, c'est qu'aucun moment ne fut perdu par les Anglais

(1) M. Sturges Jackson fait justement remarquer à ce sujet que le fait prouve bien qu'à ce moment la division de Collingwood était en ligne de file et non en ligne de relèvement, car dans cette seconde formation, le retard d'un des vaisseaux n'aurait pas eu d'influence sur la marche des autres. Voir aussi les observations présentées à propos du Mémorandum, p. 158.

pour se rapprocher de leurs adversaires et que, si l'ordre de combat adopté par Nelson fut pris assez tard, l'heure de la lutte fut aussi avancée que le permit la faiblesse de la brise.

La direction de la marche dans la situation où se trouvaient les Anglais, aboutissait à peu près à mi-chemin entre San Fernando et Chiclana, petites localités au Sud-Est de Cadix : elle passait au Nord de l'arrière-garde de l'armée combinée, et par suite menaçait sa retraite vers Cadix. Mais, s'il l'avait voulu, Villeneuve, à la distance où il était encore de l'ennemi, pouvait facilement gagner le détroit de Gibraltar et sinon le franchir, au moins assurer sa retraite vers Carthagène. Sa décision prise vers 8 h. 30 de virer lof pour lof le cap au Nord pouvait bien à ce moment encore rendre à certains vaisseaux la faculté après le combat de rentrer à Cadix, mais, pour l'armée entière, la retraite de ce côté était déjà de toute impossibilité en présence d'un adversaire aussi résolu que celui auquel on avait affaire. Le dernier mouvement qu'exécutèrent les alliés avant la bataille n'eut donc d'utilité ni stratégiquement ni tactiquement. Par contre, il accentua le désordre et donna l'apparence d'une retraite au moment le moins opportun.

Si Nelson regretta la décision où il vit prendre à son adversaire, cela eût dû, semble-il, tenir moins à ce qu'il craignit de le voir lui échapper et que par suite du danger que devaient courir vainqueurs et vaincus après le combat. Telle ne fut pas pourtant son impression. Causant avec le capitaine Blackwood qu'il avait appelé à bord du *Victory*, il lui exprima son regret de ce que « les ennemis eussent mis le cap au Nord, les amures à babord, au lieu de conserver la direction primitive, les amures à tribord, ce qui les menait à l'ouvert du détroit. En se dirigeant au Nord, ils mettaient les bas-fonds de Trafalgar et de San Pedro sous notre vent et avec le vent régnant, gardaient la possibilité de rentrer à Cadix, ce qui pouvait être d'infinie conséquence. Ce mouvement fut cause, en grande partie, de l'ordre donné par Nelson de se préparer à mouiller, dont la nécessité lui vint à ses derniers moments. Il pensa tellement à la possibilité pour l'ennemi de se réfugier à Cadix, qu'il m'ordonna d'employer les frégates, de tout mon pouvoir, pour compléter la destruction de l'ennemi, qu'on fût ou non à l'ancre, et de

ne pas penser à sauver des hommes ou des navires, car leur destruction était son principal objectif et les prises un but secondaire (1) ».

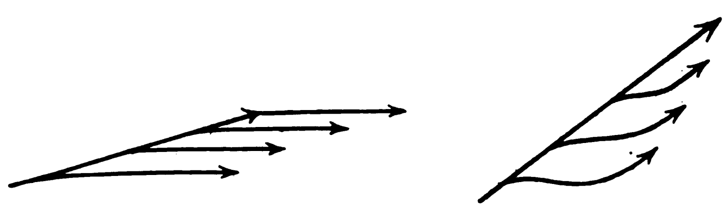
Un peu après 10 heures, et probablement avant que sa colonne fût complètement formée, Collingwood donna un nouvel ordre qui a été, lui aussi, diversement interprété.

D'après son Journal, la teneur en était la suivante :

« Signalé à la division de former la ligne de relèvement babord amures et de forcer de voiles (2). »

Il y a là une nouvelle obscurité. « A line of bearing » signifie bien dans la langue maritime du début du XIXe siècle une ligne de relèvement, mais « THE line of bearing », la direction étant indiquée, aurait voulu dire une ligne de file « arrivant » dans la direction voulue par un mouvement successif de la tête à la queue de la colonne.

De plus, en admettant qu'il s'agit bien d'une ligne de relèvement, le signal de Collingwood : « form the larboard line of bearing » fait alors que sa division était en colonne, c'est-à-dire en ligne de file, pouvait signifier ou bien que *tous* les vaisseaux arriveraient du même angle pour se placer paral-



lèlement et en échelons, ou bien que le vaisseau de tête gardant sa direction, chacun des autres viendrait se placer en échelon en arrière et à droite du précédent. Dans les deux cas, le résultat est bien une ligne de relèvement, mais le sens général du mouvement est très différent, ainsi que le montrent les deux figures ci-dessus.

---

(1) Clarke et Mac Arthur, t. II, p. 443. D'après Sir N. H. Nicolas, Dispatches.... of Nelson, t. VII, p. 138-139.

(2) Made the signal for the lee division to form the larboard line of bearing and to make more sail (Sturges Jackson, t. II, p. 202).

13

Voici à ce sujet quels renseignements fournit l'étude du livre de signaux de la marine anglaise.

Le signal hissé par Collingwood ne put être que le n° 42, ainsi rédigé :

« Former la ligne de relèvement à babord (babord amures), pour faire la route indiquée. (Les vaisseaux se relèveront mutuellement sur le point du compas sur lequel ils naviguaient, en gardant un point (rumb ou quart de vent) du vent, s'ils sont formés en ligne de file les amures à babord) (1). »

Les explications complémentaires sont les suivantes :

« Lorsque le signal est fait de former *une* ligne de relèvement sur l'une ou l'autre amure, les vaisseaux (quelle que soit la route qu'ils aient à suivre) doivent se placer de telle sorte que s'ils devaient serrer le vent tous ensemble, à l'amure sur laquelle la ligne de relèvement est formée, ils formeraient immédiatement une ligne de bataille sur ce bord. Pour cela chaque vaisseau doit relever celui qui serait son matelot d'avant, si la ligne de bataille était formée, sur le point du compas sur lequel la ligne de bataille marcherait, c'est-à-dire sur le point situé à sept rumbs de la direction du vent ou six si le signal est fait de serrer le vent. »

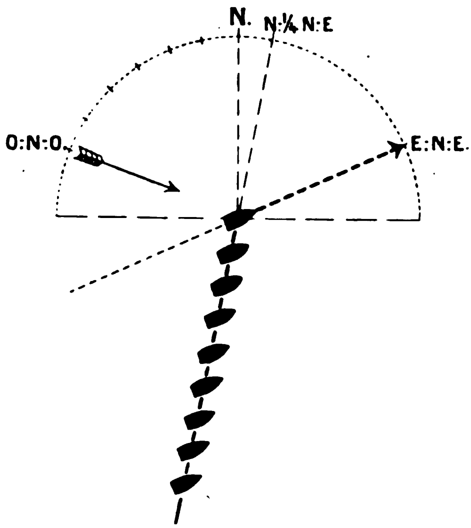
« Comme l'objet de la ligne de relèvement est de garder la flotte prête à former immédiatement une ligne de bataille, la position des chefs de division ou d'escadre indiquée avec le signal de former cette ligne, doit se rapporter à la formation de la ligne de bataille ; la division ou escadre dont le pavillon est le plus élevé au vent (qu'elle forme ou non l'avant-garde de la ligne de relèvement) doit se placer dans une situation qui lui permette de devenir l'avant-garde, si la flotte avait à serrer le vent et à former une ligne de bataille ; la division dont le pavillon est le plus sous le vent doit se placer de telle sorte qu'elle devienne l'arrière-garde, si en serrant le vent on devait former la ligne de bataille (2). »

---

(1) Form the larboard line of bearing, steering the course indicated. (The ships to bear from each other on the point of on the compass on which they would sail, keeping a point from the wind, if formed in a line ahead on the larboard tack.)

(2) Page 149, article VII. — When the signal to form a line of bearing for either tack is made, the ships (whatever course they may be directed to steer) are to place them

Si l'on se reporte à la situation où était la division de Collingwood, vers 10 heures du matin, cinglant en ligne de file, d'ailleurs mal formée et dans laquelle les derniers vaisseaux étaient encore en peloton, le vice-amiral continuant à mar-



cher vers l'Est-Nord-Est et le vent soufflant de l'Ouest-Nord-Ouest, chacun de ses vaisseaux devait venir le relever dans la direction du N.-1/4 N.-E. située à sept points du lit du vent.

Ce mouvement remédiait à certains des défauts de la ligne

---

selves in such a manner that, if the were to haul to the wind together, on the tack for which the line of bearing is formed, they would immediatly form a line of battle on that tack. To do this, every ship must bring the ship which would be her second ahead, if the line of battle were formed, to bear on that point of the compass on which the line of battle would sail, viz. on that point of the compass which is seven points from the direction of the wind or six points if the signal is made to keep close to the wind.

As the intention of a line of bearing is to keep the fleet ready to form suddenly a line of battle, the position of the division or squadron flags, shewn with the signal for such a line, will refer to the forming of the line of battle; that division or squadron, whose flag is uppermost (without considering wether it do or do not form the van of the line of bearing) is to place itself in that station which would become the van if the fleet should haul to the wind and form the line of battle; and the division, whose flag is undermost is to place itself in that station in which it would become the rear, if by hauling to the wind the line of battle should be formed.

de file car « il permettait aux vaisseaux les plus rapides d'entrer plus tôt en action sans être gênés par les plus lents qui auraient pu se trouver devant eux dans la ligne de file (1) », mais il avait aussi un autre but très important.

Ainsi qu'il a été dit plus haut, l'escadre d'observation s'étant trouvée au vent de l'armée combinée alors qu'elle cinglait au Sud, y était encore après la conversion générale « tous à la fois » ordonnée par Villeneuve. Elle ne pouvait donc entrer dans la longue ligne de file qu'on devait former qu'en obliquant vers le Nord-Est. La lenteur du mouvement fit que l'arrière-garde présentait encore cette direction au moment où le combat s'engagea. En prescrivant la ligne de relèvement, Collingwood mettait donc son nouveau front dans une direction qui se rapprochait de la parallèle à la ligne suivie par l'arrière-garde ennemie et si le mouvement avait pu être correctement exécuté il aurait pu engager tous ses vaisseaux à la fois. En réalité, il n'en fut pas ainsi. Sa ligne de file n'étant pas correcte, sa ligne de relèvement le fut encore moins; le front formé par la proue de ses vaisseaux fut sensiblement oblique par rapport à celui que présentaient les flancs des navires ennemis, et l'attaque de sa division au lieu d'être simultanée fut successive (2). Mais rien ne serait plus contraire aux faits et aux intentions de Collingwood que d'assimiler son engagement à une attaque en colonne. Appliquant strictement les indications du Mémorandum, il fit arriver tous ses vaisseaux à la fois par un procédé qui le rapprochait autant que les circonstances le permettaient d'une attaque d'ensemble. Sa position personnelle l'amenait bien à s'engager le premier, mais, ainsi qu'on le verra, il ne s'exposait pas au feu concentrique de toute l'arrière-garde adverse, celle-ci devant être bientôt attaquée sur toute son étendue.

Rien de pareil ne se produisit à la division du Nord, celle de Nelson, et, si la ligne de file n'y fut pas très régulière,

---

(1) Sturges Jackson.

(2) « Les navires de queue, dit M. Sturges Jackson, n'entrèrent en action que deux ou trois heures après les premiers. Un tel délai aurait inévitablement conduit les capitaines devant la Cour martiale si la flotte s'était trouvée rangée en lignes parallèles à celles de l'ennemi. »

tout concourt à prouver qu'aucune autre formation n'y fut ordonnée. Quelque temps avant le combat, le *Téméraire* avait failli toucher de son beaupré la poupe du *Victory*, et son capitaine ayant voulu se porter à la hauteur du vaisseau amiral, Nelson le fit inviter à garder sa place derrière lui. C'est bien la preuve que l'ordre en file subsistait. Mais de 6 à 9 heures, la colonne du Nord cingla le Nord-Est-1/4 Nord; de 9 à 10, vers le Nord-Est, puis, semble-t-il, vers l'Est-1/4 Sud-Est, tandis que la division de Collingwood semble avoir suivi exactement la ligne de l'Est-Nord-Est.

Ainsi qu'on le verra plus loin, ces changements de direction avaient leur raison d'être et étaient bien dans l'esprit du Mémorandum. Chargeant son lieutenant d'attaquer à fond l'arrière-garde et une partie du centre ennemis, Nelson se réservait de tenir en respect le reste de la flotte adverse en le menaçant d'une attaque et en le laissant le plus longtemps possible dans l'ignorance du point où il l'aborderait. L'indécision où se trouva Villeneuve de l'intention réelle que pouvait avoir Nelson relativement à la conduite de la fraction qu'il dirigeait en personne, contribua plus que toute autre chose au maintien de l'avant-garde franco-espagnole dans la position où elle se trouvait, c'est-à-dire loin du feu, et devant, par le sens de sa marche, s'en éloigner de plus en plus une fois le combat engagé.

D'autre part, ces détours eurent pour conséquence importante de modifier profondément l'aspect que présenta la division conduite par Nelson au moment de l'attaque. Il devint alors très différent de l'ordre en ligne de file, attaquant par sa tête. Comme on le verra plus loin, ce fut une sorte de peloton où le *Victory* se trouva en avant, mais dans lequel les autres vaisseaux, abandonnant la ligne de file, chacun pour leur compte, pour se jeter sur l'ennemi au moment où ils virent leur amiral en danger, se présentèrent dans un ordre tout à fait irrégulier.

Des changements de direction de la division du Nord, il résulta naturellement aussi que quinze à vingt minutes, trente d'après certains témoignages, devaient s'écouler entre le moment où s'engagea le *Royal Sovereign* et celui où le *Victory* tira son premier coup de canon. A l'allure que permettait la faiblesse de la brise, on peut estimer que Nelson

se trouva d'environ un demi-mille en arrière de son lieutenant.

Ce qui précède a montré combien il est difficile de préciser dans quelle succession les vaisseaux anglais arrivèrent au combat. Dans son rapport, Collingwood indique bien un ordre de marche, mais comme les événements ultérieurs montrent qu'il ne peut avoir été exactement suivi, on ne doit le considérer que comme l'ordre normal « naturel » comme on disait alors, de marche, dont plusieurs vaisseaux s'écartèrent.

Le tableau suivant donne les ordres de marche admis d'après les sources suivantes : Journal de l'amiral Collingwood; liste des tués et blessés d'après l'amiral lord Northeck, qui avait son pavillon sur le *Britannia;* le livre de M. Laughton, intitulé *Nelson;* le livre de M. Newbolt, intitulé *The Year of Trafalgar*.

La dernière colonne présente les numéros d'ordre que nous proposons et qui sont basés sur l'étude du combat qu'on lira plus loin. Ils n'infirment pas d'ailleurs le fait certain qu'aucune formation ne fut régulière.

	D'APRÈS				NUMÉROS
	Colling-wood.	Lord Northeck.	M. Laugh-ton.	M. New-bolt.	PROPOSÉS.
DIVISION DE NELSON					
Victory	1	1	1	1	1
Téméraire	2	2	2	2	2 (à droite du *Victory*).
Neptune	3	3	3	3	3 (à gauche du *Victory*).
Conqueror	4	4	5	6	5 (à gauche du *Victory*).
Leviathan	5	5	4	5	4 (à gauche du *Victory*).
Ajax	6	7	8	8	
Orion	7	8	9	9	Inconnus.
Agamemnon	8	9	7	7	Inconnus.
Minotaur	9	10	10	10	Inconnus.
Spartiate	10	11	11	11	Inconnus.
Britannia	11	6	6	4	Inconnus.
Africa	12	12	12	12	A hauteur du *Victory*, en dehors de la colonne.
DIVISION DE COLLINGWOOD.					
Royal Sovereign	1	1	1	1	1
Mars	2	4	3	3	3
Belleisle	3	2	2	2	2 (attaque à gauche du *Royal Sovereign*).
Tonnant	4	3	4	5	4
Bellerophon	5	5	5	6	5
Colossus	6	6	6	4	6
Achille	7	7	7	7	7
Polyphemus	8	14	9	8	12
Revenge	9	8	10	9	11 (*très en avance*).
Swiftsure	10	10	11	11	Inconnu.
Defence	11	12	15	13	8
Thunderer	12	11	13	14	Inconnu.
Defiance	13	9	12	15	9
Prince	14	15	14	12	Inconnu.
Dreadnought	15	13	8	10	10

On sait, d'autre part, qu'à la colonne du Nord, l'*Africa* ne put rejoindre qu'au moment du combat. De plus, d'après son livre de loch (1), le *Prince*, très mauvais voilier, était encore entre les deux divisions au moment où Nelson arbora son dernier signal, celui de combattre de près. Il ne put rejoindre la division de Collingwood et ne s'engagea qu'à 3 heures du soir, le dernier de tous.

Sur le flanc gauche de l'armée paraissent s'être tenus les frégates et avisos, jusqu'au moment où Collingwood rappela l'*Euryalus* près de lui.

Entre 10 et 11 heures, Nelson télégraphia à Collingwood : « J'ai l'intention de traverser l'avant-garde de l'ennemi pour l'empêcher de regagner Cadix. » S'il eut cette intention un moment, il en changea, et le mouvement vers le Nord des alliés, si lent qu'il fût, allait pouvoir se poursuivre, car le *Victory* devait heurter la ligne ennemie vers le *Bucentaure*, laissant douze vaisseaux en dehors de sa manœuvre. A 11 h. 30, Nelson signala encore de se préparer à mouiller à la fin de la journée, et enfin, à 11 h. 50, il télégraphia le célèbre message : « England expects that every man will do his duty (l'Angleterre compte que chacun fera son devoir) », message qui, semble-t-il, loin de soulever l'enthousiasme, causa une sorte d'agacement à ceux auxquels il s'adressait. « Je voudrais bien, dit tout haut Collingwood, que Nelson s'arrêtât de faire des signaux. Nous savons tous ce que nous avons à faire. » C'était vrai, le Mémorandum avait fixé une tâche générale et en l'envoyant à son lieutenant, Nelson avait ajouté : « Mon cher ami, c'est pour vous mettre à l'aise par rapport à mes intentions et donner pleine liberté à votre jugement pour les réaliser. » En prenant de lui-même un ordre d'approche qui allait lui permettre d'agir contre la moitié de l'armée ennemie, Collingwood n'avait fait qu'user de l'initiative que son chef lui avait dévolue en pleine confiance. A Nelson restait le soin de « manœuvrer (2) » le reste de ses adversaires, de les tenir en respect et dans l'incertitude, puis de fondre avec son gros sur un point de la ligne. Et, quant

(1) Sturges Jackson, t. II, p. 228-231.
(2) « To manage them », suivant le mot du Mémorandum.

aux vaisseaux de la division conduite par le commandant en chef, ils n'avaient qu'à se presser derrière lui, ainsi qu'ils le firent, sans grande préoccupation de bon ordre, pourvu qu'ils imitassent sa manœuvre et fussent prêts à converger autour de leur chef lorsque celui-ci aurait choisi son point d'attaque.

La bataille de Trafalgar.

La division de Collingwood.

Depuis 11 heures du matin l'amiral Villeneuve avait hissé le signal d'ouvrir le feu dès que l'ennemi serait à portée. La brise était si faible que l'approche des deux divisions anglaises s'effectuait avec une extrême lenteur. Le vaisseau de tête de celle du Sud suivait une ligne qui devait le mener directement sur le vaisseau français le *Fougueux*.

« A 11 h. 45, dit le rapport du capitaine de frégate Bazin (1), le vaisseau (de tête) ennemi de cette colonne se trouvant à portée de fusil, le commandant Beaudoin fit hisser le pavillon et la flamme française qui furent salués d'une bordée entière sur l'ennemi..... A la même heure, le *Monarca* et la *Santa Ana* commencèrent à tirer; l'ennemi riposta de suite..... »

Ainsi qu'on le voit, trois vaisseaux seulement qui se suivaient avaient pu concentrer leurs feux sur le *Royal Sovereign*, monté par Collingwood. La faible portée des pièces alors en usage, l'étroitesse du champ de tir de l'artillerie limitaient donc sensiblement le risque d'une concentration de feu contre le vaisseau le plus avancé. Cinq minutes après le premier coup de canon, dit le livre de loch de l'*Euryalus* (2), dix, suivant le journal du *Bellerophon* (3), le

---

(1) Commandant le *Fougueux* après le commandant Beaudoin tué dans le combat.
(2) Sturges Jackson, t. II, p. 150.
(3) *Ibid*, t. II, p. 273.

Royal Sovereign franchissait la ligne alliée devant le *Fougueux*, malgré les efforts du commandant de ce vaisseau qui, pour s'opposer au passage de son adversaire, avait largué son grand hunier, amuré sa misaine, bordé et hissé le grand perroquet. « Le vaisseau anglais ayant beaucoup de vitesse, joint à ce que la *Santa Ana* fit une arrivée, sans doute pour éviter une enfilade, trouva assez de jour pour passer sous le vent de la ligne..... Peu après, ce premier (anglais) a pris le travers de la *Santa Ana*, au même moment que plusieurs vaisseaux de cette colonne coupaient derrière nous, ce qui nous a fait un mal étonnant. Je vis le *Monarca* sous le vent par notre hanche de tribord, à deux encâblures, continuant d'arriver. Aucun de nos vaisseaux ne manœuvrait pour fermer la lacune que le *Monarca* avait faite derrière nous, ce qui fit que sept ou huit vaisseaux nous abîmaient en passant derrière nous..... (1) »

De ce témoignage, confirmé d'ailleurs par le journal de Collingwood (2), on peut conclure que le *Royal Sovereign*, passant entre la *Santa Ana* et le *Fougueux*, vint, après une terrible bordée d'enfilade contre le premier de ces vaisseaux, se ranger bord à bord avec lui et sous le vent, engageant à courte distance un combat acharné et qui devait être sanglant. Bien que canonné dans sa poupe par un autre navire anglais qui passait derrière lui, le *Fougueux* était venu au secours de la *Santa Ana*.

De plus, le *Monarca* avait, lui aussi, ouvert le feu contre le *Royal Sovereign;* probablement l'*Indomptable* avait fait de même. Collingwood se trouvait donc entouré et dans le plus grand péril. Son vaisseau perdait successivement son grand mât et son mât de misaine et devenant complètement incapable de gouverner (3), il dérivait peu à peu vers l'Est.

Mais des secours allaient arriver.

Déjà le *Belleisle* avait coupé la ligne des alliés derrière le *Fougueux* (4) et était venu se placer entre ce vaisseau et le

---

(1) Rapport du capitaine de frégate Bazin, commandant le *Fougueux*.

(2) Sturges Jackson, t. II, p. 201-211.

(3) « Perfectly unmanageable ». Journal de Collingwood, Sturges Jackson, t. II, p. 203. Le *Royal Sovereign* perdit 47 tués et 94 blessés.

(4) Astern of a French 80-gun ship, 2nd to the Spanish vice-admiral. (Journal du *Belleisle*, Sturges Jackson, t. II, p. 239.)

Monarca. Peu après le *Téméraire*, de la colonne du Nord, vint se placer devant la *Santa Ana* qu'il accabla de feux.

A 2 h. 20 (1), ce vaisseau, complètement démâté et ayant perdu 104 morts et 236 blessés, amenait son pavillon, et l'épée du vaillant amiral Alava expirant, était portée à Collingwood. Le *Royal Sovereign* était d'ailleurs bientôt forcé de prendre la remorque de la frégate *Euryalus*.

Pendant ce temps, le *Monarca*, qui était d'abord sous le vent du *Fougueux* à deux encâblures (2), avait peu à peu dérivé vers l'Est, tout en continuant le feu (3); le *Fougueux* s'était trouvé pris entre le *Royal Sovereign* à babord et le *Belleisle* à tribord. Puis au *Royal Sovereign* dérivé, avait succédé un autre vaisseau, le *Mars*, selon toute apparence, qui se maintint sur la « hanche » du *Fougueux* « près d'une heure (4) ». Enfin le *Victory*, en passant devant lui, l'avait canonné par la proue et le *Téméraire*, de la colonne du Nord et déjà aux prises avec le *Redoutable*, avait fini par s'accrocher à lui et le forcer à se rendre (5).

Le rôle du vaisseau français *Indomptable* dans ce furieux engagement n'est pas déterminé, car son rapport manque, le bâtiment ayant péri après le combat par suite d'un naufrage dont il ne survécut que 2 officiers et 178 hommes. Mais par la place qu'il occupait à proximité de la *Santa Ana*, on peut assurer que l'*Indomptable* dut avoir affaire non seulement au *Royal Sovereign*, mais aussi aux premiers vaisseaux de la colonne du Nord.

Avant de traiter le rôle de celle-ci, il faut poursuivre le combat livré par la division de Collingwood.

On se souvient que le vaisseau français *Pluton* était der-

(1) Journal de Collingwood (Sturges Jackson, t. II, p. 201-211).

(2) Rapport du capitaine de frégate Bazin, commandant le *Fougueux*.

(3) Jusqu'à 4 heures, dit le rapport du *Monarca*.

(4) Rapport du capitaine de frégate Bazin, commandant le *Fougueux*.

(5) Le rapport du capitaine de frégate Bazin dit très nettement qu'il fut pris à l'abordage par le *Téméraire*, au commandant duquel, capitaine Eliab Harvey, il se rendit. Il n'y a donc pas de doute possible. Mais on peut s'étonner que le livre de loch du *Téméraire* ne parle pas de prise à l'abordage. Ce vaisseau complètement démâté avait dû demander la remorque de la frégate *Sirius*; il ne put l'avoir que très tard, la frégate ayant été tenue à distance par « 4 vaisseaux en très bon ordre » (loch du *Téméraire*, Sturges Jackson, t. II, p. 220), sans doute ceux de l'arrière-garde qui se retirèrent du combat.

rière le *Monarca* lequel aurait dû suivre le *Fougueux*. Le capitaine de vaisseau Cosmao avait, au moment du combat, doublé le *Monarca* en passant au vent de ce vaisseau (1) et serré sur le *Fougueux*. Il s'était ainsi trouvé bord à bord avec le *Mars* qu'il avait cruellement maltraité, lui tuant son commandant, capitaine Duff, rendant désert son gaillard d'arrière et rasant tout son gréement (2). Le « feu ayant ralenti », le capitaine de vaisseau Cosmao allait ordonner l'abordage quand il se vit menacé par derrière. Il vint donc au vent, criblant encore une fois de boulets par sa batterie de tribord le *Mars* qui, arrivant alors, vint tomber sur un vaisseau espagnol, probablement le *Monarca*. Resté au feu jusque vers 5 h. 30, le *Pluton* put rallier plus tard le pavillon de l'amiral Gravina et échapper au désastre.

Ayant perdu 200 hommes environ, une partie de ses canons étant démontés, et faisant deux pieds et demi d'eau, ce vaisseau se dirigea vers le Nord et vint à 3 h. 30 du matin mouiller au large de la baie de Rota.

Il y avait une assez grande distance entre le *Fougueux* et l'*Algésiras*, cependant le *Tonnant*, quatrième vaisseau de la division de Collingwood n'avait pu percer la ligne devant le vaisseau du contre-amiral Magon et s'était au contraire trouvé bord à bord avec lui après avoir eu ses haubans de grand mât engagés dans le beaupré du vaisseau français (3). Au moment où Magon tentait l'abordage, il se trouvait canonné en poupe et à droite par deux autres vaisseaux, dit le livre de loch du *Tonnant*, quatre dit le capitaine de frégate Le Tourneur, trois dit le lieutenant de vaisseau Philibert, qui dévastèrent son pont et ses gaillards. A 2 h. 20, d'après le rapport anglais (une heure plus tard disent les français), l'*Algésiras*, démâté de son grand mât et de son mât d'artimon, ayant 77 tués et 142 blessés dut se rendre. Le contre-amiral Magon était blessé mortellement avec quatre autres officiers, treize étaient atteints (4).

(1) Rapport du capitaine de vaisseau Cosmao, commandant le *Pluton*.

(2) Loch du *Mars* (Sturges Jackson, t. II, p. 246).

(3) Le rapport du capitaine de frégate Le Tourneur, commandant l'*Algésiras*, et le journal du *Tonnant* (Sturges Jackson, t. II, p. 237) concordent.

(4) Le lieutenant de vaisseau anglais Bennett, avec 66 hommes, prit le commandement

Le matelot d'arrière de l'*Algésiras* était le *Bahama* qui précédait l'*Aigle* (1). Le *Bellerophon*, cinquième vaisseau de la division de Collingwood, réussit à couper la ligne derrière le *Bahama*, mais dans ce mouvement il s'était heurté contre le bossoir de l'*Aigle* et s'était trouvé bord à bord avec ce vaisseau, tout en prenant d'enfilade par sa batterie de babord la poupe du *Bahama*. Pour se soustraire à ce feu meurtrier, le vaisseau espagnol arriva, tout en continuant le feu (2). Le *Bellerophon*, une fois dégagé de l'*Aigle*, s'attacha alors à lui et le força à se rendre.

Cependant le *Colossus* qui avait, à midi 10 seulement « pris place entre le *Bellerophon* et l'*Achille* (3) », s'était attaqué au *Swift-Sure* (français). Profitant de ce que ce vaisseau avait dû masquer ses voiles pour éviter de heurter l'*Aigle* immobilisé pendant sa rencontre avec le *Bellerophon*, il avait coupé la ligne et était venu se placer sous le vent du *Swift-Sure* (4). Mais ce mouvement l'avait exposé au feu du *Montañés* placé sous le vent de la ligne (5). Cependant le *Montañés* dut s'éloigner du combat ayant fait de grosses pertes et perdu son commandant.

L'*Achille* (anglais) avait tout d'abord échoué dans sa tentative pour percer la ligne à l'arrière du *Swift-Sure* (français) et avait dû s'aborder avec l'*Argonaute* (français) avec lequel il était resté accroché pendant une demi-heure. Dégagé après une lutte sanglante, il put passer derrière l'*Argonaute* (français) (6) et contribuer à la lutte contre

---

de la prise. N'ayant pu obtenir de secours de ses compatriotes pendant la tempête qui suivit le combat, il fut forcé de se rendre aux lieutenants de vaisseau La Bretonnière et Philibert qui, se croyant (par le refus de secours) dégagés des obligations contractées en se mettant en leur pouvoir, parvinrent, au prix des plus grands périls, à gagner Cadix. (Journal du lieutenant de vaisseau Philibert.)

(1) Relación del navío *Bahama*; rapports du lieutenant de vaisseau Classen, commandant l'*Aigle*, et du capitaine de vaisseau Villemadrin, commandant le *Swift-Sure*; journal du *Bellerophon* (Sturges Jakson, t. II, p. 272-274.)

(2) La relation du *Bahama* dit qu'il eut aussi à combattre sur sa hanche gauche. On ne sait pas à quel adversaire il aurait pu avoir affaire de ce côté, le *Tonnant* étant alors séparé de lui par l'*Algésiras*.

(3) Journal du *Colossus* (Sturges Jakson, t. II, p. 265.)

(4) Rapport du capitaine de vaisseau Villemadrin, commandant le *Swift-Sure*.

(5) De son propre aveu. — Diario del navío *Montañés*.

(6) Rapport du capitaine de vaisseau Epron, commandant l'*Argonaute*.

le *Montañés* et l'*Argonauta* (espagnol), qui ayant eu son commandant blessé, une partie de son artillerie démontée, dut amener son pavillon à 3 h. 30 (1).

Presqu'à la même heure, le *Swift-Sure* (français) se rendait au *Colossus*, et l'*Aigle*, au *Defiance*. Comme on le verra plus loin, l'*Argonaute* parvint à s'échapper.

Derrière ce vaisseau se trouvaient le *San Ildefonso*, l'*Achille*, le *Príncipe de Asturias*, puis le *Berwick* et le *San Juan Nepomuceno*. Il restait à la colonne de Collingwood pour combattre ces cinq vaisseaux, les huit suivants : *Polyphemus*, *Revenge*, *Swiftsure*, *Defence*, *Thunderer*, *Defiance*, *Prince* et *Dreadnought*. Ainsi qu'on l'a dit, il y a de grandes chances pour qu'ils n'aient point eu de formation régulière. Certains d'entre eux eurent une grande avance, d'autres furent certainement en retard.

On sait par son livre de loch (2) que le *Defence* s'attaqua au *San Ildefonso*, mais seulement à 3 h. 15, après avoir jusque-là combattu un deux-ponts français, qui se retira lorsque l'*Achille* (anglais) commença à le canonner. Il s'agit donc probablement de l'*Argonaute* dont la retraite paraît devoir s'être opérée vers la même heure. La frégate *Hermione* signale aussi que l'*Argonaute* « ayant quitté la ligne sans être dégréé, vint un moment sur tribord pour engager un des vaisseaux anglais qui avait coupé notre ligne, mais à peine eut-il tiré quelques coups de canon qu'il revint sur babord et présenta dans cette position sa poupe au vaisseau ennemi, qui lui envoya des volées de mitraille qui durent lui détruire beaucoup de monde (3) ».

D'après son rapport, le *San Ildefonso* aurait eu affaire successivement à deux navires anglais qui l'avaient élongé par babord. Son commandant ayant été blessé et toute sa mâture abattue, il dut se rendre à un troisième adversaire qui se trouva être le *Defence*, lequel « n'avait pas encore combattu et qui se trouvait à sa hanche de tribord ». Comme, de plus, le *Defence* est signalé par le rapport du *Swift-Sure*

---

(1) Parte del navío *Argonauta*. Ce vaisseau avait d'ailleurs eu affaire à d'autres navires anglais qui remontèrent vers le Nord après avoir doublé l'arrière-garde.

(2) Sturges Jackson, t. II, p. 261-264.

(3) Rapport du capitaine de frégate Mahé, commandant l'*Hermione*.

(français) comme se trouvant sous son vent à la fin du combat, on peut en conclure que le *Defence* venait, dans la division Collingwood, immédiatement après l'*Achille* (anglais).

L'*Achille* (français) avait eu d'abord sur sa hanche de babord « un trois-ponts anglais (1) » dont le feu avait abattu son mât d'artimon, et la ligne avait été coupée devant lui (2) par un vaisseau qui s'était placé sous le vent. Pris entre deux feux, il perdait successivement son commandant, son second, et le commandement passait à un enseigne. Cependant, gagnant de l'avant, il avait pu arriver sur la poupe de l'*Achille* (anglais) qui luttait alors avec l'*Argonaute* (français), ainsi qu'avec le *Montañés* et l'*Argonauta* (espagnol), quand le *Prince*, qui avait doublé la ligne sous le vent en canonnant le *Príncipe de Asturias*, vint l'attaquer à son tour. Le feu prit rapidement à bord de l'*Achille* qui sauta vers 5 h. 30 (3).

Le *Príncipe de Asturias*, monté par Gravina, et suivant l'*Achille*, avait pu éviter de voir la ligne percée devant lui en forçant de voiles. A 1 h. 25, le *Defiance* s'était rangé contre son côté de babord, sur lequel était déjà le *Revenge* qui, grâce à ses qualités nautiques, avait pris l'avance. En cherchant à couper la ligne derrière le vaisseau de Gravina, il avait eu ses haubans de misaine engagés par le beaupré du *Berwick* et, une fois dégagé, avait été pris d'enfilade par le feu de ce vaisseau qui avait arrivé. Peu après, le *Dreadnought*, après avoir canonné le *San Juan Nepomuceno*, avait attaqué le *Príncipe de Asturias* et, plus tard encore, le *Prince*, passant au vent de la ligne, lui envoyait deux bordées par la droite tout en continuant sa route vers le Nord. Vers 2 heures (4) le *Príncipe de Asturias*, très maltraité, « arrivait au N.-1/4 N.-E. », l'amiral Gravina étant alors tombé grièvement blessé. Dérivant peu à peu sous le vent du combat, le vaisseau espagnol se trouva vers 3 h. 30 à proximité de l'*Argo*-

---

(1) Rapport des enseignes de vaisseau Lachasse et Clamart, de l'*Achille*. Évidemment inexact car il n'y avait plus comme trois-ponts que le *Dreadnought* et le *Prince*, éloignés de ce combat.

(2) Confirmé par le journal du *Principe de Asturias*.

(3) Le *Prince* s'était éloigné un peu par crainte de l'explosion (loch du *Prince* (Sturges Jackson, t. II, p. 229) et rapport des enseignes de vaisseau Lachasse et Clamart, de l'*Achille*) en arrivant. Mais des canots recueillirent 114 hommes ; 480 avaient péri.

(4) Diario del navio *Principe de Asturias*.

nauta (espagnol) « sans pavillon et qui avait cessé le feu (1) », et fut enfin secouru par le *Neptune* (français) et le *San Justo*, puis par le *San Leandro* qui formaient un groupe à hauteur du *Redoutable*, c'est-à-dire au milieu de la ligne.

A 5 heures rejoignaient le *San Francisco de Asis*, le *Montañés* et le *Rayo*. Le feu s'éteignait alors, et, remorqué par la frégate *Thémis*, le vaisseau amiral espagnol vint enfin jeter l'ancre à Cadix accompagné des vaisseaux espagnols *Asis*, *Montañés*, *Rayo*, *San Leandro*, *San Justo*, des français *Argonaute*, *Pluton*, *Neptune* et de trois frégates (2).

Continuant sa route vers le Nord, le *Defiance* (anglais) s'attaqua ensuite à l'*Aigle* (français) qui se rendit après avoir repoussé une tentative d'abordage vers 4 heures (3).

Deux vaisseaux restaient encore à la queue de la colonne alliée, le *Berwick* et le *San Juan Nepomuceno*. De ceux de la colonne de Collingwood, il y en avait encore trois : *Thunderer*, *Swiftsure* et *Polyphemus* dont le rôle n'a pas encore été précisé.

D'après son livre de loch, le *Polyphemus* aurait, dès midi 20, « ouvert le feu sur l'arrière-garde ennemie après avoir été hélé par le *Dreadnought* qui lui annonça vouloir attaquer le trois-ponts.... (4) » : le *Príncipe de Asturias* par suite. Le *Polyphemus* devrait donc être considéré comme ayant combattu à côté du *Dreadnought;* plus tard on le retrouve canonnant un vaisseau « qui prend feu (5) » : l'*Achille* par conséquent, et à proximité du *Defence* (6). Le *Polyphemus* dut donc remonter vers le Nord, mais on ne saurait dire s'il coupa la ligne ou s'il la doubla à la suite du *Prince* en passant derrière le *San Juan Nepomuceno*. On sait seulement, par le rapport du *Príncipe de Asturias*, que trois vaisseaux anglais se trouvaient au vent de la ligne, et ceux-ci sont sans doute le *Prince*, le *Swiftsure* et le *Thunderer*.

---

(1) Diario del navío *Príncipe de Asturias*.
(2) Deux autres restaient en observation en dehors des passes.
(3) Loch du *Defiance*.
(4) Sturges Jackson, loc. cit., t. II, p. 293.
(5) *Ibid*.
(6) Plus tard encore, le *Polyphemus* prit à la remorque l'*Argonauta*. (*Ibid*).

Les livres de loch ne donnent aucun détail. Mais sur ces derniers vaisseaux les pertes étaient faibles : 4 tués et 12 blessés au *Thunderer*, 9 tués et 8 blessés au *Swiftsure*. Elles étaient nulles au *Prince* qui pourtant avait sûrement combattu le *Príncipe de Asturias*, puis l'*Achille*.

Du côté des alliés, le *Berwick*, ayant perdu 250 hommes, dut amener son pavillon et fut amariné vers 4 heures (1) par l'*Achille* (anglais). Quant au *San Juan Nepomuceno*, il s'était trouvé enveloppé « par un vaisseau à trois ponts à babord, un de même force à tribord sans compter le feu de deux autres (2) ». Ce fut au *Dreadnought* qu'il se rendit, ayant perdu 100 tués et 150 blessés.

D'une façon générale, la division de Collingwood forte de 15 vaisseaux placés sur une ligne de relèvement plus ou moins régulière, avait combattu, non pas simultanément (3), mais à d'assez courts intervalles sur tout le front des 16 vaisseaux de l'armée combinée placés depuis la *Santa Ana* jusqu'à l'arrière-garde. Tantôt ils avaient percé la ligne alliée, tantôt ils l'avaient longée sous le vent, mais, tous sans exception avaient combattu en faisant route parallèlement à la direction générale de leurs adversaires.

Si l'on remarque qu'après avoir attaqué sur tout le front, il restait encore à la division Collingwood 3 vaisseaux qui purent passer sous le vent de la ligne franco-espagnole, il faut en conclure que celle-ci était plus courte que celle

---

(1) Loch de l'*Achille*. (Sturges Jackson, t. II, p. 270.)

(2) Relación de lo acaecido en el navío *San Juan Nepomuceno*.

(3) Si l'on se réfère à l'intéressant tableau donné par M. H. Newbolt, on constate que d'après leurs livres de bord, les vaisseaux de la colonne de Collingwood s'engagèrent, *après leur amiral*, aux intervalles de temps suivants : *Belleisle*, 8 minutes après le *Royal Sovereign; Mars*, 13 ; *Tonnant*, 33 ; *Bellerophon*, 15 ; *Colossus*, 20 ; *Achille*, 15 ; *Revenge*, 10 ; *Polyphemus*, 50 ; *Defiance*, 75 ; *Dreadnought*, 73 ; *Defence*, 128. Ces chiffres ne peuvent être assurément pris en valeur absolue, mais leur valeur relative reste très digne d'attention.

Si la ligne de relèvement avait été exactement formée et placée obliquement par rapport au front des alliés, les intervalles iraient en augmentant régulièrement du *Royal Sovereign* au dernier des vaisseaux dans l'ordre primitif de navigation en colonne. Tel n'est pas le cas, mais néanmoins la règle générale apparaît au travers de l'irrégularité des chiffres constatés. Celle-ci paraît surtout tenir à la différence des qualités nautiques des différents vaisseaux. Dans la formation prise, le meilleur voilier devait arriver au contact avant ses voisins et sans qu'il y eut à cela de réel inconvénient puisque chacun était sûr de trouver un adversaire.

des Anglais. Elle devait donc être serrée à l'extrême et en outre plusieurs vaisseaux devaient être tombés sous le vent. Tel fut sûrement le cas pour le *Monarca*, le *Montañés* et l'*Argonauta*, tous trois espagnols. Les 13 vaisseaux restés en ligne avaient été attaqués par 12 vaisseaux anglais et généralement vaincus avant l'entrée en action, d'ailleurs tardive et relativement peu décisive, des 3 vaisseaux qui doublèrent la ligne. Bien que, ainsi qu'on le verra plus loin, deux des navires, *Téméraire* et *Orion*, de la colonne du Nord, aient pris part au combat, on ne saurait dire que, sur cette partie du champ de bataille, la manœuvre ait donné aux Anglais la supériorité numérique. On est cependant frappé à la lecture des rapports français et espagnols de ce que tous les capitaines déclarent avoir été attaqués par plusieurs adversaires.

Le fait peut s'expliquer de la façon suivante. Dès le début du combat, les avaries des navires qui combattaient vers le centre de la ligne, *Santa Ana*, *Fougueux*, *Pluton*, pour les alliés, *Royal Sovereign*, *Belleisle*, *Mars*, pour les Anglais, furent telles que les uns et les autres furent immobilisés. D'autre part la partie fut assez rapidement décidée vers la queue de la colonne, où la supériorité des Anglais étaient considérable. La perte ou la retraite du *San Juan Nepomuceno*, du *Berwick*, du *Príncipe de Asturias* facilitèrent un reflux général, vers le Nord, des vaisseaux anglais et par suite leur donnèrent peu à peu la supériorité numérique constatée par les capitaines franco-espagnols. Celle-ci, inadmissible au début de la lutte, s'explique au contraire tout naturellement par la suite des événements.

Quoi qu'il en soit, Collingwood avait pour sa part remporté un succès écrasant. Des 16 vaisseaux qu'il avait combattus, il ne s'échappait que le *Príncipe de Asturias* emportant Gravina mortellement atteint, l'*Argonaute* (français), l'*Algésiras*, le *Montañés* et l'*Aigle;* 10 étaient pris; 1, l'*Achille*, avait sauté.

La division de Nelson.

Le mode de combat de la colonne conduite par Nelson différa totalement du procédé employé par Collingwood.

Il existe un certain doute au sujet de la direction exacte

suivie par la colonne du Nord, mais il semble prouvé que le *Victory*, après être arrivé à hauteur des vaisseaux de tête de la ligne alliée, défila sous leur feu à contre-bord et à demi-portée de canon (1), jusqu'au moment où il fut lancé à la poupe du *Bucentaure*. Ce détour devait exposer le vaisseau de Nelson à subir isolé les coups de plusieurs adversaires, mais il doit être attribué aussi bien au désir de contenir l'avant-garde par une menace, qu'à l'incertitude où l'on se trouva, à bord du *Victory*, de l'adversaire qu'on choisirait. Nelson désirait s'attaquer personnellement à Villeneuve. Hardy, son capitaine de pavillon, était sans doute attiré par l'aspect imposant du gigantesque *Santísima Trinidad*. D'autre part la ligne des alliés était si serrée qu'un abordage paraissait inévitable. « Je n'y peux rien, finit par dire l'Amiral; peu importe qui nous aborderons! Faites votre choix! » Le cap fut pris finalement vers l'arrière du *Bucentaure*, mais les témoignages français et anglais permettent d'admettre que le feu dirigé contre la colonne anglaise du Nord commença par le *Scipion* et fut continué par l'*Intrépide*, le *Formidable*, puis par le *Duguay-Trouin*, le *Héros*, enfin par la *Santísima Trinidad* et le *Bucentaure* (2).

Cette canonnade à assez grande distance ne semble pas avoir produit grand résultat.

L'indécision où devait rester Villeneuve du véritable projet de son adversaire devait encore s'accroître par le fait de l'inévitable désordre que les détours de la marche causèrent à la division que conduisait Nelson.

Au lieu d'une ligne de file, les vaisseaux formaient une sorte de peloton lorsque la dernière arrivée vers la gauche amena le combat. En tête était bien le *Victory*, mais à sa droite se trouvait le *Téméraire*, en arrière et à gauche, le *Neptune*, le *Conqueror* et le *Leviathan;* tout à fait sur la gauche, l'*Africa*, très loin sur la droite et en arrière, l'*Orion* (3). Le

---

(1) Le rapport du capitaine de vaisseau Infernet, commandant l'*Intrépide*, et le journal du *Scipion*, vaisseaux de l'avant-garde, sont très nets sur ce point et concordent avec le livre de loch du *Victory*. (Sturges Jackson, t. II, p. 183-192.)

(2) Rapports du capitaine de vaisseau Magendie, du *Bucentaure*, et du lieutenant de vaisseau Conor, du *Héros*.

(3) Qui devait ensuite filer obliquement vers le Nord.

Britannia, le *Spartiate*, le *Minotaur*, l'*Ajax* et l'*Agamemnon* devaient être en queue, vraisemblablement vers la gauche et en arrière du *Victory*, mais sans ordre précis. Au moment qui précéda l'attaque, tous devaient sembler converger (1) vers l'étroit espace garni par le *Redoutable*, le *Bucentaure* et la *Santísima Trinidad*.

Le *Bucentaure* avait pour matelot d'arrière, dans l'ordre normal, le *Neptune*. Ce vaisseau étant tombé sous le vent, peu avant le combat, le *Redoutable* avait serré sur le *Bucentaure* au point de toucher de son beaupré le couronnement du vaisseau amiral. Par le travers de celui-ci, un peu en arrière et sous le vent, était l'espagnol *San Justo*, placé lui-même en avant et au vent du *Neptune*.

Le premier coup de canon du *Redoutable* coupa la vergue du petit hunier du *Victory*, qui perdit peu après son mât d'artimon, son petit mât de hune et son grand mât de perroquet (2). Néanmoins, le vaisseau anglais vint se ranger bord à bord avec le *Redoutable*, le « débordant de l'arrière, de manière que notre dunette se trouvait par le travers et à hauteur de son gaillard d'arrière (3) ». Accrochés par des grappins, les deux vaisseaux commencèrent à dériver ensemble pendant qu'un combat furieux se livrait à bout portant. Dans cette position, le *Victory* se trouvait un peu sur la hanche du *Bucentaure*, ayant probablement pivoté autour de son avant engagé dans les grappins du *Redoutable*, et pouvait faire agir son artillerie de babord contre la poupe du vaisseau amiral français. C'est alors que Nelson tomba mortellement frappé d'une balle tirée de la hune du *Redoutable*.

Pendant ce temps, le *Téméraire*, qui suivait le *Victory*, passant derrière le groupe formé par ce vaisseau et le *Redoutable*, était venu s'engager avec le *Neptune* (français), qui se trouvait sur son flanc droit, et était pris en pointe par le *San Justo*, en arrière et à droite par le *San Leandro*,

---

(1) Le *Britannia*, qui obliqua vers le Sud et ne franchit la ligne que vers 3 heures, se retrouve plus tard dans les environs de l'*Achille*, sans doute faute de place pour agir.

(2) Rapport du capitaine de vaisseau Maistral, commandant le *Redoutable*.

(3) *Ibid*.

tandis que sa batterie de babord canonnait le *Redoutable*. Horriblement maltraité, le *Téméraire* ne dut son salut qu'à la fausse manœuvre du *Neptune* qui, virant vent arrière, vint au secours de la *Santa Ana* (1) aux prises, comme on l'a vu plus haut, avec le *Royal Sovereign*. Un peu plus tard, le *Neptune*, après des mouvements peu faciles à préciser, se trouva près du *Principe de Asturias* avec le *San Justo*, et tout à fait sous le vent de l'endroit où était le fort du combat (2). De son côté le *San Leandro* avait arrivé pour s'attaquer au *Royal Sovereign* et rallia, vers 4 heures, l'amiral Gravina (3).

Dérivant avec le *Victory* auquel il était toujours accroché, le *Redoutable* vint, vers 1 h. 40, aborder le *Téméraire* et engager ses vergues dans ses haubans. C'est alors que le *Fougueux*, dont on a vu plus haut la lutte avec les vaisseaux de Collingwood, vint à tribord du *Téméraire* (4) auquel il resta accroché. Après un court engagement, le vaisseau français, qui avait déjà beaucoup souffert, fut enlevé à l'abordage.

Le *Victory* put enfin se dégager du *Redoutable*, mais ce vaisseau resta accroché au *Téméraire* et dériva avec lui en présentant sa proue vers le Sud. Après une glorieuse résistance, le *Redoutable* finit par se rendre (5).

De ce côté, il se passait donc le même fait que nous avons déjà signalé : la formation doublée en certains points de l'escadre alliée mettait dans le plus grand péril les premiers navires anglais qui perçaient la ligne.

Pendant ce temps, le *Neptune* (anglais), troisième de la colonne de Nelson, s'était dirigé sur la poupe du *Bucentaure*, que sa bordée de babord avait presque démolie. Il vint ensuite se ranger sous le vent et bord à bord avec le vaisseau amiral français, tandis que le *Leviathan* et le *Conqueror*, faisant la même manœuvre, accablaient le navire de

(1) Journal du *Neptune*.

(2) D'après le rapport du lieutenant de vaisseau Demay, commandant le *Furet*, le *Neptune* se portait, vers 4 heures, au secours de l'*Intrépide*, quand il fut rappelé par l'amiral Gravina.

(3) Parte del navio *San Leandro*.

(4) Rapport du capitaine de frégate Bazin, commandant le *Fougueux*.

(5) Rapport du capitaine de vaisseau Lucas, commandant le *Redoutable*.

Villeneuve de leur feu d'enfilade. Après avoir percé la ligne, le *Leviathan* la doubla sous le vent et vint se placer bord à bord avec la *Santísima Trinidad* qui, ainsi qu'on l'a vu, précédait le *Bucentaure*.

Le *San Agustín* était venu au secours de la *Santísima Trinidad* « en arrivant (1) ». Une fois le *Bucentaure* pris, le *San Agustín* dut se rendre à son tour au *Leviathan* (2), assisté du *Conqueror*.

Ce dernier suivit le *Leviathan*, mais resta bord à bord avec le *Bucentaure* et sur son flanc droit. C'est à lui que le vaisseau amiral se rendit et, après qu'il eût amené, le *Conqueror* lâcha quelques bordées contre la *Santísima Trinidad*, tout à fait tombée sous le vent (3).

Le *Conqueror* s'étant trouvé ainsi éloigné par ce nouveau combat, c'est à bord du *Mars* que furent menés prisonniers Villeneuve, Magendie et Prigny.

Au moment où le feu avait commencé, l'*Africa* (4) était à hauteur du *Victory* et à proximité du premier vaisseau de la ligne alliée. Son capitaine l'avait longée à contre-bord et en échangeant quelques coups de canon à demi-portée (5), jusqu'au moment où il laissa porter sur l'avant de la *Santísima Trinidad*. Croyant que ce vaisseau avait amené, le commandant Digby envoya le lieutenant John Smith pour en prendre possession. Arrivé sur le pont, l'officier anglais trouva l'équipage espagnol décidé à continuer la lutte et dut renoncer à le contraindre de se rendre. Par une générosité chevaleresque, il fut permis à Smith de quitter impunément la *Santísima Trinidad*, qui reprit la lutte et finit par tomber définitivement au pouvoir du vaisseau anglais *Prince* (6) vers 5 h. 30 seulement. Sans qu'on sache pourquoi, l'*Africa* ne paraît pas avoir combattu la *Santísima Trinidad*. Il fut

(1) Parte del navío *San Agustin*.

(2) A 3 h. 30 environ, d'après le livre de loch du *Leviathan;* à 3 h. 50, d'après celui du *Conqueror*. (Sturges Jackson, t. II, p. 267 et 257.)

(3) D'après le livre de loch du *Conqueror*, à 2 h. 5, une embarcation aurait été envoyée pour prendre possession du *Bucentaure*, sous les ordres du capitaine Atcherly, des « Marines » (infanterie embarquée).

(4) Qui s'était égaré pendant la nuit.

(5) Dit le capitaine de vaisseau Berrenger dans le journal du *Scipion*.

(6) De la colonne du Sud.

plus tard engagé contre l'*Intrépide*, appartenant à l'escadre de Dumanoir, et assisté de l'*Orion*.

Des vaisseaux de la colonne anglaise du Nord, six, le *Victory*, le *Téméraire*, le *Neptune*, le *Leviathan*, le *Conqueror* et l'*Africa* ont pu être suivis jusqu'ici, et leur rôle déterminé avec une certaine précision. D'une façon générale, il avait consisté à accabler la *Santísima Trinidad*, le *Bucentaure* et le *Redoutable*, et à combattre les vaisseaux venant du Sud et déjà très maltraités, que la direction générale de la marche poussait successivement vers le centre du combat. Le reste de la colonne de Nelson, comprenant l'*Ajax*, l'*Orion*, l'*Agamemnon*, le *Minotaur* et le *Spartiate*, était dans un ordre plus difficile à déterminer parce que la complication des mouvements exécutés par leurs adversaires ôte le moyen de contrôle qui a été employé jusqu'ici.

On se souvient que dix vaisseaux franco-espagnols étaient placés en avant de la *Santísima Trinidad*, formant un groupe compact. Le dernier vaisseau de cette fraction, le français *Héros*, était, à midi, « en avant de la *Santísima Trinidad* et par son bossoir de babord..... le tenant de très près par son arrière et le masquant même quelquefois à l'ennemi (1) ».

Seul, il semble avoir souffert de la canonnade subie, pendant qu'une partie de la colonne anglaise du Nord défilait à contre-bord ; son commandant, le capitaine de vaisseau Poulain, avait été tué. Mais, sauf cette exception, jusqu'à 1 h. 30 (2), l'avant-garde n'avait pas pris part au combat et continuait sa route, ce qui l'éloignait de plus en plus du point à peu près fixe où la mêlée était engagée.

De bonne heure, cependant, l'amiral Villeneuve avait appelé au feu les vaisseaux qui ne combattaient pas.

Le signal prévu à l'article 5 : « Ordonner à tous les vaisseaux qui, par leur position actuelle, ne combattent pas, d'en prendre une qui les ramène le plus promptement possible au feu », exprimé par un seul pavillon, avait été hissé

---

(1) Rapport du lieutenant de vaisseau Conor, commandant provisoire du *Héros*. Cette assertion dément celle d'après laquelle un grand vide aurait existé entre l'escadre du centre et celle de Dumanoir.

(2) C'est l'heure admise par le rapport d'ensemble établi au Ministère de la Marine, document très précis et très étudié. (Voir aux Documents annexes, p. 283-290.)

entre 1 heure et 1 h. 15 au mât de misaine et au mât d'artimon du *Bucentaure*.

Ce fait est acquis par la multiplicité des témoignages qui concordent à l'affirmer.

C'était donc rendre à tous les vaisseaux non engagés leur indépendance, et ce signal très reconnaissable fut parfaitement aperçu. Pourtant les dix vaisseaux qui précédaient l'escadre du centre continuèrent imperturbablement leur route.

L'amiral Villeneuve se décida à signaler « à l'avant-garde de virer vent arrière à la fois (1) ». Ce fut son dernier acte de commandement. Un moment après, le grand mât et le mât d'artimon du *Bucentaure* s'effondraient avec fracas.

L'heure à laquelle fut fait cet appel désespéré du malheureux amiral reste incertaine.

Le chef d'état-major Prigny fixe 3 heures ; Villeneuve et Magendie ne donnent pas d'indication ; le rapport du lieutenant de vaisseau Conor, du *Héros*, dit 2 heures pour le signal n° 5 et 2 h. 15 pour l'ordre à l'avant-garde de virer. Ce vaisseau n'obéit d'ailleurs pas, son commandant ayant considéré que « ce signal ne pouvait concerner le vaisseau le *Héros*, parce qu'il combattait de très près deux vaisseaux ennemis, un par son travers au vent, l'autre par la hanche de tribord (2) ». Le rapport de l'enseigne de vaisseau Rigodit, du *Duguay-Trouin*, ne fixe pas d'heure; celui du capitaine de vaisseau Infernet, commandant l'*Intrépide*, dit 1 h. 30 pour le second ordre, seul aperçu, semble-t-il, par lui; enfin le capitaine de vaisseau Berrenger, commandant le *Scipion*, vit le *Bucentaure* démâté de son grand mât et de son mât d'artimon à 2 h. 30, mais le signal n° 5 flottant au mât de misaine abattu peu après. Il répéta ce signal avec le « pavillon d'intelligence (3) ».

De son côté, Dumanoir prétend avoir pris l'initiative d'arborer d'abord le signal n° 5, puis celui de virer lof pour lof, au moment même où Villeneuve donnait les mêmes ordres,

(1) Rapport du capitaine de frégate Prigny, chef d'état-major.
(2) Rapport du lieutenant de vaisseau Conor, commandant provisoirement le *Héros*.
(3) Journal du *Scipion*.

et avoir de suite commencé son mouvement en se servant d'un canot pour détourner son vaisseau.

Quoi qu'il en soit, voici les témoignages des divers commandants intéressés.

Le *Héros*, le plus rapproché du combat, avait, comme nous l'avons dit, très distinctement reconnu les deux signaux successifs de l'amiral; voyant, vers 2 h. 15, l'avant-garde commencer à virer lof pour lof, le lieutenant de vaisseau Conor, remplaçant le capitaine tué, voulut « imiter sa manœuvre ». Mais il ne put « venir sur tribord, tant par rapport aux avaries majeures » qu'il avait éprouvées « que par rapport aux vaisseaux le *Rayo*, l'*Asis* et le *San Agustín* que nous ne pouvions manquer d'aborder, étant à tribord de nous, en peloton (1) ».

De ce témoignage il semblerait résulter que, d'après l'ordre reçu, les vaisseaux de l'avant-garde devaient virer *vent arrière*, alors que la seule évolution qui leur eût permis de venir envelopper facilement la queue de la colonne anglaise, aurait consisté à virer *vent devant*.

Sans doute la faiblesse de la brise rendait cette manœuvre difficile, mais, en virant vent arrière, l'avant-garde venait naturellement sous le vent de la ligne et pour passer ensuite au vent de celle-ci, il aurait fallu exécuter une évolution délicate et que tous ne pouvaient accomplir. C'est donc à l'incertitude relative au sens du virage que l'on doit attribuer le désordre qui se manifesta dans l'avant-garde et rendit sa manœuvre stérile.

Croyant donc devoir virer vent arrière et ne pouvant le faire, le *Héros* continua sa marche babord amures, jusqu'au moment où, vers 2 h. 35, dit le rapport de son commandant, ayant trouvé de la place, il put venir sur tribord et s'engager avec un des vaisseaux anglais *qui avaient traversé la ligne de bataille*.

Plus tard, le *Héros* ralliait le *Príncipe de Asturias* passé sous le vent du combat et où par ordre de Gravina était arboré le signal de ralliement général et absolu.

Son mouvement paraît avoir été imité par le *San Agustín*,

(1) Rapport du lieutenant de vaisseau Conor, commandant provisoire du *Héros*.

qui, après avoir quelque temps combattu par « babord » les vaisseaux qui longeaient la ligne au vent et en sens inverse, « arriva pour soutenir la *Santísima Trinidad* sous le vent (1) » et fut si maltraité qu'il coula après le combat.

Quant au *Rayo*, il paraît avoir été peu ou pas engagé.

Le *San Francisco de Asis*, n'ayant pas vu le signal de virer, exécuta le mouvement de lui-même vent arrière et, en arrivant près du *Rayo* et du *Héros*, il s'en trouva masqué; il se retira après avoir perdu 5 morts et 12 blessés (2).

Soit erreur, soit impossibilité de manœuvrer autrement, une partie des vaisseaux de l'avant-garde virèrent donc vent arrière; seuls, le *Formidable*, le *Duguay-Trouin*, le *Scipion*, le *Mont-Blanc*, l'*Intrépide* et l'espagnol *Neptuno* virèrent vent devant et en s'aidant de leurs canots.

Ce n'étaient donc plus que six vaisseaux que leur manœuvre rendait aptes à intervenir utilement dans le combat. Mais ce nombre allait encore se réduire par une suite d'incertitudes et d'erreurs.

Une fois orienté de façon à recevoir le vent tribord amures, le *Formidable* n'avait qu'à abattre complètement pour arriver grand largue dans le flanc de la colonne anglaise en serrant de très près les vaisseaux déjà engagés. Troublé sans doute par l'indécision de ses capitaines qui viraient les uns vent arrière, les autres vent devant, Dumanoir multiplia les signaux de rappel, tandis qu'avec son vaisseau, il s'élevait très loin dans le vent, au point de parvenir presqu'à hauteur de la queue de la colonne anglaise et à plus d'une demi-portée de canon à l'Ouest de sa première position. Là seulement, il se décida à abattre, se dirigeant au Sud « avec l'intention de couper deux vaisseaux de la colonne du Nord de l'ennemi (3) ».

Le *Duguay-Trouin*, placé dans la formation primitive derrière le *Formidable*, avait exécuté sa manœuvre, mais avec une certaine lenteur. Il en était résulté que dans le nouvel ordre de marche, le *Scipion* s'était tout d'abord placé

---

(1) Parte del navío *San Agustín*.
(2) Parte del navío *San Francisco de Asis*.
(3) Rapport du contre-amiral Dumanoir le Pelley.

derrière le *Formidable* jusqu'au moment où, vers 3 h. 30, il en reçut l'ordre de céder sa place au *Duguay-Trouin*.

D'autre part l'*Intrépide*, matelot d'avant du *Formidable*, et le *Mont-Blanc*, placé tout d'abord de deux rangs derrière le vaisseau amiral de Dumanoir, en voulant prendre rang dans la nouvelle colonne qui se formait, s'étaient abordés. Le premier avait déchiré sa misaine, le second cassé son bout dehors de clinfoc. Une fois dégagés, l'*Intrépide* avait piqué au Sud pour son compte, allant droit au feu et suivi de l'espagnol *Neptuno* (1), tandis que le *Mont-Blanc* venait se placer derrière le *Scipion*.

Quatre vaisseaux français seulement : *Formidable*, *Duguay-Trouin*, *Scipion* et *Mont-Blanc*, se trouvaient donc vers 3 heures bien en ordre sous le commandement de Dumanoir, trop au vent à la vérité, mais en bonne posture pour se porter au feu.

En somme, des dix vaisseaux de l'avant-garde, deux seulement, l'*Intrépide* et le *Neptuno*, allaient franchement au plus épais de la mêlée (2).

Malgré la longue houle, présage de la tempête prochaine, le capitaine de vaisseau Infernet, s'aidant du seul canot qui fut en portemanteaux, avait pu virer vent devant et mettre le cap sur le *Bucentaure* (3) alors environné d'ennemis et soutenant, avec le secours du *Redoutable*, une lutte disproportionnée. Son abordage avec le *Mont-Blanc* et la perte de sa misaine ne l'avaient pas arrêté et, vers 2 heures (4), l'*Intrépide* arrivait toutes voiles dehors, le long du *Leviathan*, occupé à ce moment à amariner le *San Agustín*. En passant à contre-bord, il échangea quelques coups de canon avec le vaisseau anglais,

---

(1) « Où allez-vous ? » cria dans son porte-voix le contre-amiral Dumanoir en voyant ces deux vaisseaux manœuvrer pour leur compte. « Au feu ! » répliqua sèchement le brigadier Cayetano Valdés, commandant le *Neptuno*. (Combate navale de Trafalgar, par D. José Ferrer de Cauto, Madrid, 1851.)

(2) Le *Rayo*, l'*Asis* et le *San Agustin* étaient pelotonnés sous le vent du combat. Le *Héros*, ainsi qu'il a été dit plus haut, continuait de courir au Nord et arrivait plus tard sur tribord.

(3) « Lou capou sur lou *Bucentauro !* » avait crié Infernet en patois provençal. (Souvenirs d'un marin de la République, marquis Gicquel des Touches, Revue des Deux-Mondes du 15 juillet 1905, p. 418.)

(4) Rapport du capitaine de vaisseau Infernet, commandant l'*Intrépide*.

puis, poursuivant sa route, Infernet vint attaquer l'*Africa*, qui venait de cesser son feu contre la *Santísima Trinidad*. Dans le combat qui s'engagea alors, l'*Africa* fut très maltraitée et eût été en grand péril si l'*Orion*, qui n'avait pas encore combattu, ne fût venu à son secours. Se dirigeant vers le Nord, ce vaisseau passa le long du flanc droit de l'*Intrépide*, le tourna par son arrière en lui faisant subir un terrible feu d'enfilade, puis vint se ranger contre sa hanche de babord, couvrant l'*Africa* désemparée et forcée de cesser son feu (1).

Pendant ce temps, l'*Ajax* et l'*Agamemnon* étaient venus se placer entre l'*Intrépide* et la division du contre-amiral Dumanoir, alors assez loin au vent. Le *Britannia* semble avoir passé devant l'*Intrépide* et avoir engagé d'assez loin le *San Francisco de Asis* et le *Rayo* tombés sous le vent (2).

Deux vaisseaux restaient alors disponibles à la colonne de Nelson, c'étaient le *Spartiate* et le *Minotaur*. Ils paraissent avoir suivi la manœuvre du *Britannia*, c'est-à-dire qu'ils poussèrent vers le Sud au vent de l'armée alliée et prirent part assez tard à la lutte contre la *Trinidad*. Mais, vers 3 heures, ils furent engagés avec la tête de la division de Dumanoir, passant à contre-bord (3); ils vinrent ensuite se joindre à ceux qui accablaient les deux seuls vaisseaux, *Intrépide* et *Neptuno*, qui fussent vraiment intervenus dans la mêlée (4). Successivement, l'espagnol et le français durent se rendre; le premier avait la moitié de son équipage atteint, trois de ses officiers étaient morts; sur le second, il y avait 67 tués ou blessés, dont le brigadier Valdés.

Pendant que se poursuivait cette lutte inégale, les quatre vaisseaux de Dumanoir, *Formidable*, *Duguay-Trouin*, *Scipion* et *Mont-Blanc*, après s'être ralliés très loin au vent, avaient mis le cap au Sud. Ils avaient croisé de loin le *Minotaur* et le *Spartiate*, alors dans la marche au Nord relatée plus haut,

---

(1) Loch de l'*Orion*. (Sturges Jackson, t. II, p. 279.)

(2) D'après son livre de loch, il suivit la ligne au vent et jusque vers son centre et la perça à 3 heures seulement.

(3) Lochs du *Spartiate* et du *Minotaur*. (Sturges Jackson, t. II, p. 250 et 275.)

(4) C'est au *Spartiate* que se rendit le *Neptuno* (esp). (Loch du *Spartiate*, *ibid*, p. 251.)

et au lieu de couper les deux derniers vaisseaux de la colonne anglaise, très probablement l'*Ajax* et l'*Agamemnon*, Dumanoir les avait vu passer sous son avant « à portée de pistolet (1) », et en avait reçu une dangereuse bordée d'enfilade.

Néanmoins sa situation lui permettait encore d'attaquer dans de bonnes conditions et à forces égales, en faisant arriver à la fois ses quatre navires, et d'intervenir utilement dans le combat.

Croyant la partie déjà perdue au centre de la ligne (2), Dumanoir se porta vers l'arrière-garde. Arrivé à hauteur de la *Santa Ana*, il donna l'ordre d'arriver. On lui objecta que la mâture, dont les haubans étaient en partie coupés, allait s'abattre. Il serra de nouveau le vent et s'éloigna vers le Sud-Ouest.

Il est ainsi qu'on le voit presque impossible de déterminer avec précision les mouvements de tous les vaisseaux appartenant à la division de Nelson et il semble bien qu'elle ne présenta pas un ordre régulier. Ainsi que le montre le plan établi par Escaño, elle formait un peloton qui, après avoir suivi à contre-bord la ligne ennemie, l'attaqua par son centre en arrivant brusquement.

Un seul vaisseau attaqua à droite du *Victory*, tous les autres agirent à gauche du vaisseau amiral et sur le front marqué par les quatre vaisseaux *Héros*, *Trinidad*, *Bucentaure*, *Fougueux* qui se trouva soutenu par le *San Agustín*, le *San Justo*, le *Neptune* et le *San Leandro*. Lorsque plus tard deux vaisseaux de l'avant-garde voulurent intervenir, ils se trouvèrent aux prises avec de nombreux adversaires. Deux autres, probablement l'*Ajax* et l'*Agamemnon*, assez en retard, suffirent à tenir en respect la division qu'avait ralliée Dumanoir.

Sur cette partie du champ de bataille, les Anglais eurent donc une réelle supériorité numérique qui s'accrut très vite

(1) Rapport du contre-amiral Dumanoir le Pelley.

(2) « Je trouvai le *Bucentaure* amariné. » (Rapport du contre-amiral Dumanoir le Pelley.) Le fait est très douteux.

par l'éloignement progressif des navires de la seconde ligne des alliés. Mais au début, les navires de tête anglais *Victory* et *Tonnant* se trouvèrent dans le plus grand péril. Leurs pertes, 57 tués et 75 blessés sur le premier, 26 tués et 50 blessés sur le second, attestent la vigueur de leurs adversaires. Nelson, en trouvant la mort au point le plus dangereux du champ de bataille, finissait d'une manière digne de sa glorieuse carrière : frappé d'une balle tirée de la hune du *Redoutable*, il expira au moment où il apprenait que la victoire était complètement décidée et qu'aucun de ses navires n'avait succombé dans la lutte.

Si, moins heureux, son adversaire Villeneuve devait survivre au désastre, ce ne fut pas faute de s'être trouvé, lui aussi, au plus fort de la mêlée. Le *Bucentaure* et la *Trinidad* avaient en effet attiré, par leurs insignes et leurs imposantes dimensions, au moins cinq adversaires : le *Neptune*, le *Conqueror*, le *Leviathan*, l'*Africa*, l'*Agamemnon*. Le *Bucentaure* avait près de 250 tués ou blessés. Il ne restait plus un canot, lorsque Villeneuve ordonna d'amener le pavillon. Amariné par le *Conqueror*, le malheureux amiral fut plus tard conduit à bord du *Mars*. Au moment de sa reddition, la *Trinidad* avait 60 pouces d'eau dans sa cale et 300 tués ou blessés, dont le général Cisneros (1); il fut pris à la remorque par le *Prince*.

Vers 5 heures le feu s'éteignit, sauf autour de l'*Intrépide* qui prolongea de vingt minutes encore son héroïque résistance. Remorqué par la frégate *Thémis* le vaisseau de Gravina se dirigeait vers Cadix. Le *Neptune*, le *Pluton*, le *Héros*, l'*Argonaute*, l'*Indomptable*, le *Rayo*, le *San Francisco de Asis*, le *San Justo*, le *Montañés* et le *San Leandro* se ralliaient au pavillon de Gravina. « Des 16 prises, 8 étaient totalement démâtées, 8 l'étaient partiellement; des 27 vaisseaux anglais, la moitié étaient plus ou moins hors d'état de naviguer (2). »

On se souvient que Nelson avait recommandé de mouiller

(1) Noticia del navío *Santisima Trinidad*.
(2) Clowes, *The Royal Navy*.

à la fin de la journée. Pendant sa longue et douloureuse agonie, il répéta plusieurs fois cet ordre qui n'était plus alors qu'un conseil. Pourtant Collingwood, passé à la fin du combat sur l'*Euryalus*, se montra fort peu disposé à entrer dans ces vues. On se trouvait par 13 brasses d'eau, le vent fraîchissait et portait droit à la côte, dont on n'était plus qu'à 6 ou 7 milles. On pouvait douter que les vaisseaux percés de boulets pussent tenir au mouillage.

Cependant ceux qui le tentèrent, au nombre de quatre seulement, *Defence* (anglais), *San Ildefonso* (espagnol), *Bahama* (espagnol), *Swift-Sure* (français), lesquels jetèrent l'ancre près du cap Trafalgar, devaient être tous sauvés. Le reste, d'après les ordres de Collingwood, prit les amures à babord et parvint à gagner dans le vent qui, heureusement pour les Anglais, passa au S.-O. vers minuit.

Certaines de leurs prises leur échappèrent par le naufrage. Tel fut le cas du *Fougueux* échoué, du *Bucentaure* brisé sur les rochers des Puércas, du *Redoutable* coulé, du *Santísima Trinidad*, de l'*Indomptable*, du *San Francisco de Asis*, du *Monarca*, du *Berwick*. Plus heureux, l'*Algésiras* put rentrer à Cadix, le *Neptuno* et le *Santa Ana* furent dégagés le 23, par une sortie de cinq vaisseaux qui avaient échappé au désastre. Mais l'un d'eux, le *Rayo*, s'était échoué et dut plus tard se rendre. L'*Aigle*, abandonné par les Anglais, se perdit le 25. Collingwood fit, en outre, brûler ou couler l'*Intrépide*, le *San Agustín* et l'*Argonauta*. « L'armée britannique n'avait d'autres trophées que le *Swift-Sure*, le *San Juan Nepomuceno*, le *San Ildefonso* et le *Bahama*. Ces bâtiments furent conduits à Gibraltar. L'un d'eux, le *Bahama*, coula dans la baie. Des trois autres, un seul, le *San Juan Nepomuceno*, put être employé (1). »

Enfin, le 4 novembre, près du cap Ortégal, les quatre vaisseaux du contre-amiral Dumanoir, attaqués par la division du commodore Strachan, étaient tous pris.

---

(1) Chevalier, *Histoire de la marine française*, p. 222.

Les pertes subies par les **Anglais** sont ainsi évaluées (1) :

CANONS.	NOMS DES BATIMENTS.	TUÉS. Officiers.	TUÉS. Troupe.	TUÉS. Totaux.	BLESSÉS. Officiers.	BLESSÉS. Troupe.	BLESSÉS. Totaux.	OBSERVATIONS.
100	*Victory*	7	50	57	7	68	75	Amiral Nelson, tué.
98	*Téméraire*	4	43	47	5	71	76	
98	*Neptune*	»	10	10	1	33	34	
74	*Conqueror*	2	1	3	2	7	9	
74	*Leviathan*	2	2	4	1	21	22	
100	*Britannia*	1	9	10	2	40	42	
74	*Ajax*	»	2	2	»	9	9	
74	*Orion*	»	1	1	2	21	23	
64	*Agamemnon*	»	2	2	»	7	7	
74	*Minotaur*	»	3	3	2	20	22	
74	*Spartiate*	»	3	3	3	17	20	
64	*Africa*	»	18	18	7	37	44	
100	*Royal Sovereign*	5	42	47	8	86	94	
74	*Belleisle*	3	30	33	6	87	93	
80	*Tonnant*	1	25	26	4	46	50	Capitaine Tyler, blessé
74	*Mars*	4	25	29	9	60	69	Capitaine Duff, tué.
74	*Bellerophon*	3	24	27	6	117	123	Capitaine Cooke, tué.
74	*Colossus*	1	39	40	14	146	160	Capit. Morris, blessé.
74	*Achille*	1	12	13	8	51	59	
74	*Revenge*	2	26	28	4	47	51	Capit. Moorsom, blessé.
74	*Defiance*	3	14	17	5	48	53	Capit. Durham, blessé.
74	*Swiftsure*	»	9	9	1	7	8	
74	*Thunderer*	»	4	4	2	10	12	
74	*Defence*	»	7	7	»	29	29	
98	*Dreadnought*	»	7	7	3	23	26	
64	*Polyphemus*	»	2	2	»	4	4	
98	*Prince*	»	»	»	»	»	»	
	TOTAUX...	37	412	449	102	1,112	1,214	

Quant aux pertes subies par l'escadre combinée, elles sont connues avec moins de précision et il n'a pas été possible de disjoindre celles éprouvées dans le combat lui-même de celles causées par les naufrages consécutifs à la bataille.

(1) *London Gazette* des 27 novembre et 3 décembre 1805.

FRANÇAIS.

CANONS.	NOMS DES BATIMENTS.	OFFICIERS. Tués ou noyés.	OFFICIERS. Blessés.	OFFICIERS. Totaux.	TROUPE. Tués ou noyés.	TROUPE. Blessés.	TROUPE. Totaux.		CE QUE SONT DEVENUS LES VAISSEAUX après le combat.
	3e ESCADRE.								
74	*Scipion*............	»	3	3	17	19	36	....	Pris le 13 brumaire.
80	*Formidable* (1)......	1	2	3	21	43	64	....	Id.
40	*Cornélie*	»	»	»	»	»	»	....	Rentrée à Cadix.
74	*Duguay-Trouin*	»	1	1	12	23	35	....	Pris le 13 brumaire.
74	*Mont-Blanc*	»	2	2	20	18	38	....	Id.
	2e ESCADRE.								
74	*Intrépide*	5	7	12	Moitié de l'équipage (2).			....	Pris tout démâté; brûlé.
80	*Indomptable*	29	»	29	?	?	? (3)	Capitaine de vaisseau Hubert, blessé et noyé.	S'est perdu à la côte ayant à bord les réfugiés du *Bucentaure*.
40	*Rhin*	»	»	»	»	»	»	....	Rentré à Cadix.
74	*Fougueux*..........	8	6	14	?	?	532 (4)	Capit. de vaisseau Baudouin, tué.	Pris, jeté à la côte tout démâté.
74	*Pluton*.............	4	11	15	56	121	177 (5)	....	Rentré à Cadix le 1er brumaire, coulant bas d'eau.
	1re ESCADRE.								
74	*Héros*..............	2	2	4	10	22	32 (6)	Capitaine de vaisseau Poulain, tué.	Rentré à Cadix.
18	*Furet*..............	»	1	1	»	»	»	....	Id.
80	*Bucentaure*	7	11	18	190 (7)	74	264	Capit. de vaisseau Magendie, capit. de frégate Prigny, blessés.	Pris et repris; perdu sur les Porques, entièrement démâté.

40	*Hortense*...........	»	»	»	»	»	»	....	Rentrée à Cadix.
80	*Neptune*	4	4	8	11	35	46(8)	....	Rentré à Cadix.
74	*Redoutable*.........	13	11	24(9)	474	70(10)	544(11)	Capit. de vaisseau Lucas, blessé.	Pris et coulé, entièrement démâté.
	ESCADRE D'OBSERVATION.								
74	*Aigle*....	7	10	17	2/3 de l'équipage.			Capitaine de vaisseau Gourrége, blessé mortellement.	Pris, abandonné par les Anglais, échoué le 3 brum^re, tout démâté.
74	*Algésiras*	8	10	18	69	132	201(12)	Contre-amiral Magon, tué; capitaine de frégate Le Tourneur, blessé mortellement.	Pris et repris; rentré à Cadix le 2 brumaire, entièrem^t démâté.
40	*Hermione*..........	»	»	»	»	»	»	....	Rentrée à Cadix.
74	*Swift-Sure*.........	4	10	14	64	113	177(13)	....	Pris totalement démâté et ayant 5 pieds d'eau dans la cale; conduit à Gibraltar.
74	*Argonaute*.........	5	9	14	50	123	173(14)	....	Rentré à Cadix.

(1) 1,090 coups de canon (430 de 36, 620 de 24, 40 de 12) tirés pendant l'action (Rapport du capitaine de frégate Donnadieu, 30 vendémiaire an XIV, *Archives de la Marine*, BB⁴, 232).

(2) Un état nominatif du 8 mars 1806 indique 242 hommes de l'équipage de l'*Intrépide* tués ou noyés (d'après les déclarations de 3 témoins).

(3) On ne sauva que 178 hommes de l'équipage et 2 officiers.

(4) 12 officiers, dont 4 blessés, 6 aspirants et une centaine d'hommes sur 650 présents à bord, peuvent échapper au naufrage.

(5) D'après un état nominatif du 19 brumaire an XIV (*Archives de la Marine*, BB⁴, 235). Le capitaine Cosmao donne 280 tués ou blessés, dans son rapport daté du 5 brumaire an XIV.

(6) D'après un état nominatif daté de Cadix, 19 brumaire an XIV (*Archives de la Marine*, BB⁴, 235).

(7) Dont 65 ont péri sur l'*Indomptable*. Le capitaine Magendie indique dans son rapport (non daté) 450 hommes tués ou blessés.

(8) D'après un état nominatif daté de Cadix, 19 brumaire an XIV (*Archives de la Marine*, BB⁴, 235).

(9) Sur 18 officiers de la marine et passagers, 7 tués et 6 grièvement blessés; sur 11 aspirants, 6 tués et 5 grièvement blessés.

(10) Grièvement blessés, sans compter 99 contusionnés.

(11) Sur 643 hommes d'équipage. Tous les blessés ont été renvoyés à Cadix, 35 hommes seulement ont été emmenés prisonniers en Angleterre.

(12) D'après un état nominatif du 19 brumaire an XIV (*Archives de la Marine*, BB⁴, 235). Le capitaine de frégate Le Tourneur indique dans son rapport (4 brumaire an XIV) 160 tués et 180 blessés environ. Le journal du lieutenant de vaisseau Philibert donne 100 et quelques tués, 160 blessés.

(13) Le rapport (non daté) du capitaine de vaisseau Villemadrin indique approximativement 260 à 300 tués ou blessés.

(14) D'après un état nominatif fourni par le capitaine de vaisseau Epron (*Archives de la Marine*, BB⁴, 237). Plus une soixantaine d'hommes contusionnés.

CANONS.	NOMS DES BATIMENTS.	OFFICIERS.			TROUPE.				CE QUE SONT DEVENUS LES VAISSEAUX après le combat.
		TUÉS ou noyés.	BLESSÉS.	TOTAUX.	TUÉS ou noyés.	BLESSÉS.	TOTAUX.		
74	*Achille*	13	6	19	?	? (1)	(2)480	Capit. de vaisseau Deniéport, tué.	Brûlé pendant le combat.
18	*Argus*	1	»	1	»	»	»	....	Rentré à Cadix.
32	*Thémis*	»	»	»	»	»	»	....	Rentrée à Cadix.
74	*Berwick*	3	4	7	?	?	(3) ?	Capitaine de vaisseau Camas, tué.	Pris, s'est perdu à la côte tout démâté.

(1) Tous les blessés ont succombé sauf une trentaine.
(2) Dont 30 à 36 noyés. 158 hommes ont été ramenés à Cadix par les bâtiments parlementaires.
(3) 58 hommes de l'équipage ont échappé au naufrage (d'après un état nominatif, daté de Cadix, 21 brumaire an XIV) (*Archives de la Marine*, BB[4], 232).

NOTA. — Les pertes totales françaises ne purent être établies avec exactitude, malgré les recherches effectuées à Cadix par une commission désignée à cet effet. Toutefois, on crut pouvoir fixer approximativement les chiffres suivants : 3,370 pour les tués ou noyés, et 1,160 pour les blessés.

Les 224 officiers tués ou noyés ou blessés appartenaient aux corps et armes suivantes :

	Tués.	Blessés.	Totaux.
2e régiment d'infanterie de ligne	2	8	10
16e — —	11	8	19
56e — —	»	»	»
67e* — —	4	19	23
70e — —	1	»	1
79e — —	1	7	8
93e — —	1	»	1
Chasseurs d'Orient	1	1	2
6e dépôt colonial	1	1	2
1er régiment d'infanterie suisse	»	1	1
1er — d'artillerie de la marine	»	1	1
2e régiment d'artillerie de la marine	5	1	6
3e — —	2	1	3
4e — —	»	1	1
Marine	84	59	143
Commissaire des guerres	1	»	1
Adjudant-commandant (de Contamine)	»	1	1
Lieutenant d'artillerie Camara (portugais), passager à bord de l'*Aigle*	»	1	1
TOTAL	114	110	224

* Le drapeau du 67e a été sauvé par le chef de bataillon Jacquemet, blessé dans l'action.

ESPAGNOLS.

CANONS.	NOMS DES BATIMENTS.	OFFICIERS.			TROUPE.				CE QUE SONT DEVENUS LES VAISSEAUX après le combat.
		TUÉS ou noyés.	BLESSÉS.	TOTAUX.	TUÉS ou noyés.	BLESSÉS.	TOTAUX.		
80	*Neptuno*...........	1	5	6	37	30	67	Brigadier Valdés, blessé.......	Pris et repris; s'est perdu à la côte, démâté de tous mâts.
100	*Rayo*...............	»	»	»	4	14	18	....	Sorti le 1er novemb.; démâté, il fait côte et est brûlé par les Anglais.
74	*San Francisco de Asis.*	»	»	»	5	12	17	....	Jeté à la côte.
74	*San Agustin*........	4	1	5	180	200	380	Brigadier Cajigal, blessé.......	Démâté des mâts de misaine et d'artimon; pris et brûlé.
136	*Santisima Trinidad*..	6	16	22(1)	200	100	300	Général Cisneros, brigader Uriarte, blessés.	Complètement démâté, pris et coulé.
64	*San Leandro*........	»	2	2	8	20	28	....	Rentré à Cadix, démâté du grand mât et du mât de misaine
74	*San Justo*...........	»	»	»	»	7	7	....	Id.
120	*Santa Ana*..........	5	10	15	99	127	(2) 226	Lieutenant-général Alava, capit. de vaisseau Gardoqui, blessés.	Pris et repris; rentré à Cadix entièrement démâté.
74	*Monarca*	1	4	5	100	150	(3) 250	Capitaine de vaisseau Argumosa, blessé.	Pris, jeté à la côte entièrement démâté.
74	*Bahama*............	3	6	9	72	60	132	Brigadier A. Galiano, tué.......	Pris, abandonné par les Anglais; coulé, complètement démâté.

(1) Le général Cisneros indiquait, le 31 octobre 1805, 22 officiers tués, blessés ou contusionnés.
(2) D'après un état nominatif, daté de Cadix, 30 octobre 1805, établi par F. Riquelme (*Archivo de la Capitania general del Departamento de Cádiz*).
(3) Le capitaine de vaisseau Argumosa, dans son rapport du 10 novembre 1805, ne peut indiquer, d'une manière exacte, le nombre des tués et blessés.

CANONS.	NOMS DES BATIMENTS.	OFFICIERS.			TROUPE.				CE QUE SONT DEVENUS LES VAISSEAUX après le combat.
		TUÉS ou noyés.	BLESSÉS.	TOTAUX.	TUÉS ou noyés.	BLESSÉS.	TOTAUX.		
74	*Montañés*..........	3	4	7	17	25	42	Capitaine de vaisseau Alcedo, tué.	Rentré à Cadix, démâté de son mât de misaine dans la sortie du 1er novembre.
80	*Argonauta*...	»	3	3	100	200	300	Capit. de vaisseau Pareja, blessé.	Pris et coulé.
74	*San Ildefonso*.......	4	4	8	32	125	(1) 157	Brigadier Vargas, blessé.......	Pris entièrement démâté, conduit à Gibraltar.
118	*Principe de Asturias*.	4	2	6	50	107	157	Vice-amiral Gravina, blessé mortellem[t]; général Escaño, blessé.	Rentré à Cadix.
74	*S. Juan Nepomuceno*.	3	1	4	100	150	250	Brigadier Churruca, tué........	Pris, conduit à Gibraltar.
	TOTAUX (2)...	34	58	92	1,004	1,327	(3) 2,331		

(1) Plus 18 contusionnés (d'après un état nominatif, daté du 30 octobre 1805, signé par le brigadier Vargas (*Archivo de la Capitanía general del Departamento de Cádiz*).

(2) Ces 92 officiers tués ou blessés se répartissent ainsi :

	Tués.	Blessés.	Totaux.
Régiment d'infanterie de Cordoue............................	3	»	3
— de la Corogne..........................	1	3	4
Artillerie..	2	2 *	4
Marine **..	28	53	81
TOTAL...........	34	58	92

(3) Le capitaine général D. Casimir Rigodet, dans ses notes inédites (collection du lieutenant de vaisseau Croquer) indique, pour la troupe 1,256 tués et 1,241 blessés (Descriptión detallada del combate de Trafalgar).

* Dont le sous-lieutenant Palafox y Croï de Teba, père de l'impératrice Eugénie.

** Sur 15 commandants de vaisseau, 3 étaient tués et 8 blessés.

Conclusion.

La bataille de Trafalgar devait donner définitivement aux Anglais l' « empire de la mer », juste récompense de la persévérance avec laquelle ils avaient poursuivi ce but essentiel. En recherchant avec opiniâtreté la bataille contre le rassemblement le plus fort de ses adversaires, Nelson avait donné l'enseignement stratégique le plus probant, celui de la nécessité d'un succès tactique que seule l'offensive pouvait rendre décisif.

La défaite des franco-espagnols était le prix non seulement de dispositions défectueuses, mais bien plutôt d'une conception erronée de l'essence même de la guerre maritime. Jamais, à aucun moment de la campagne, la recherche d'une bataille n'avait été donnée comme but aux efforts des amiraux. C'est à peine si, dans les combinaisons stratégiques les plus variées, l'éventualité d'un grand engagement avait été admise. Bien qu'accusé de lâcheté, Villeneuve, en sortant de Cadix, n'avait même pas l'ordre de livrer le combat.

Si donc Napoléon perdait l'empire de la mer, on peut dire qu'il ne l'avait jamais recherché, et, ce qui doit surprendre, qu'il avait appliqué à la guerre maritime des principes absolument opposés à ceux qu'il mit constamment en pratique pour la guerre sur terre.

Aucun de ses amiraux, sauf peut être Ganteaume, n'eut, d'ailleurs, la notion de la nécessité du combat, ni le goût de le rechercher. L'unique tactique en usage, l'emploi permanent de la ligne de file, correspondait non seulement au peu de valeur manœuvrière des capitaines, mais aussi à un état d'esprit dans lequel on ne pouvait que subir la lutte sans la provoquer et encore moins la diriger.

C'est tout à fait par hasard que les défauts de cet ordre

se trouvèrent palliés par la position sur quelques points de la ligne de navires qui, tombés sous le vent, se trouvèrent ainsi aptes à prendre entre deux feux ceux des Anglais qui purent pénétrer. Les dangers courus par le *Victory*, le *Téméraire*, le *Royal Sovereign*, le *Bellerophon*, le *Colossus* en sont la preuve manifeste.

On s'est souvent demandé si la situation des alliés aurait été meilleure dans le cas où l'escadre de Gravina serait restée au vent de la ligne au lieu de s'y incorporer. La question se poserait, en effet, si la division de Collingwood avait été disposée en colonne. Un rabattement de l'arrière-garde alliée aurait pu, en effet, produire l'enveloppement. Mais tel ne fut pas le cas, puisque les vaisseaux de cet amiral se portèrent à l'attaque en ordre déployé et avec un effectif qui leur permit de neutraliser tous les adversaires qu'ils eurent devant eux. Gravina, au vent de la ligne, aurait été attaqué de la même façon et sa défaite n'aurait sans doute pas été moins grave pour avoir été subie un peu plus loin de Villeneuve.

Quant au dispositif d'attaque des Anglais, il semble démontré qu'il différa tout à fait des deux colonnes généralement admises. Pour la division du Sud, celle de Collingwood, aucun doute ne peut subsister et l'engagement sur tout le front des alliés prouve bien que l'ordre de former la ligne de relèvement fut exécuté. Pour la division du Nord, celle de Nelson, la ligne de file se transforma au moment de l'engagement en un ordre semi-déployé sur un front de quatre à cinq vaisseaux. L'amiral attaqua bien le premier, mais il fut immédiatement soutenu à sa droite et à sa gauche, et l'attitude trop longtemps passive de Dumanoir lui permit de concentrer des forces écrasantes au point décisif; sur le *Redoutable*, le *Bucentaure*, la *Santísima Trinidad*, faiblement soutenus par le *Héros*, le *San Agustín*, le *Rayo*, le *San Justo*, le *Neptune* et le *San Leandro*, vinrent s'accumuler le *Victory*, le *Téméraire*, le *Neptune*, le *Leviathan*, le *Conqueror*, l'*Africa*, l'*Orion*. La vigoureuse diversion de l'*Intrépide* et du *Neptuno* fut facilement annulée par le *Spartiate* et le *Minotaur*. Enfin, l'*Agamemnon* et l'*Ajax*, laissés disponibles par le fâcheux détour de Dumanoir, purent à la fin intervenir dans cette lutte inégale.

Peut-on dire qu'une énergique intervention des quatre vaisseaux *Formidable*, *Scipion*, *Duguay-Trouin* et *Mont-Blanc* aurait changé la défaite en victoire, et l'inaction de l'avant-garde alliée assura-t-elle aux Anglais la supériorité numérique? Si l'on retranche des 33 vaisseaux franco-espagnols les 4 emmenés par Dumanoir et peut-être le *Rayo* qui prit peu de part au combat, il en restait 28 opposés aux 27 de Nelson. De ces derniers, l'*Ajax*, l'*Agamemnon*, le *Prince*, le *Defence*, par la faiblesse ou la nullité de leurs pertes, montrent bien qu'ils furent peu engagés. En réalité donc, 23 vaisseaux anglais eurent à combattre 28 adversaires et surent les vaincre. Il est donc plus que douteux que l'intervention des quatre vaisseaux restés aux ordres de Dumanoir eût changé l'issue de la lutte. Toutefois le souvenir des actes héroïques accomplis en si grand nombre par les franco-espagnols dans la mémorable journée du 21 octobre 1805, n'aurait pas été atténué par un acte de faiblesse ou tout au moins de lamentable indécision.

Nelson mourait en pleine gloire et les honneurs rendus à sa mémoire n'eurent rien d'excessif, si l'on songe que jamais victoire n'eut de résultats plus décisifs, ni surtout plus durables. Son pays jouit encore de l'indiscutable supériorité navale qu'il acquit dans la bataille de Trafalgar.

DOCUMENTS ANNEXES

RELATION DU CHEF D'ÉTAT-MAJOR DE L'AMIRAL GRAVINA.

COMBAT DU CAP FINISTERRE PAR ESCAÑO (1).

(22 juillet).

El día 22 de Julio, hallándose la escuadra en la latitud de 43° 41' y longitud 9° 11' 40" se empezaron á descubrir muchas velas : estábamos en tres columnas, con viento del O. N. O., proa E. 1/4 S. E. La fragata *Hermione*, señaló una escuadra al N. N. E., y el comandante francés mandó formar inmediatamente la línea de combate mura á babor, á medio cable de distancia un navío de otro, haciendo zafarrancho. El general Gravina ordenó que la escuadra española tomase la vanguardia de la línea, con su navío á la cabeza, y que por contramarcha siguiesen sus movimientos.

Á las dos y cuarto, dispuso el general francés que el navío *Pluton*, cabeza de su línea, formase por la popa del *Firme*, cola de la nuestra, lo que se ejecutó. Cinco minutos después repetimos la señal del francés de tomar distancias de medio cable. Á las dos y cuarenta y tres minutos se empezó á cubrir de neblina, y nosotros nos aseguramos de hallarse bien formada la línea en el arrumbamiento del N. S..

Á las tres y diez, se veía muy espesa la niebla, mas observamos al enemigo que demoraba al N. 40° E., navegando formados en línea de estribor. Á las cuatro era tan densa la niebla, que se nos ocultó la línea enemiga, y de la nuestra sólo divisamos hasta el 4° navío. Poco después, disipada algún tanto la niebla, se vieron los enemigos que seguían por sotavento de vuelta encontrada, en número de 14 navíos, 4 de ellos de tres puentes, 1 á vanguardia, 2 en el centro, y el 4° á retaguardia. Á los pocos minutos volvió á cerrarse de neblina.

Nuestro general mandó registrar la señal para virar por redondo en

---

(1) *Archives de la Marine*, à Madrid. — Communiquée par S. E. le général D. Alcala Galiano.

contramarcha, luego que oyese fuego en retaguardia; pero habiéndose indicado este mismo movimiento por señal de una fragata repetidora, sin esperar más, ejecutamos la virada, siguiendo del otro bordo en diez cuartas, verificándolo del mismo modo los navíos que nos seguían. Á las cinco, rebasado el navío francés de la cola, orzamos al O. S. O., con viento N. O. para encontrarnos á tiro del navío de la cabeza enemiga, que venía en disposición de atacar nuestra retaguardia. Le rompimos el fuego, así como á los navíos que le seguían, pero estos viraron de nuestra vuelta, con lo que se principió el combate de un mismo bordo. Se dió orden á las baterías para elevar las punterías, por estar el navío tumbado á causa del alijo de víveres y aguada; y se arregló el aparejo y rumbo á conservar por nuestra popa los navíos de nuestra división, por ser buques que caen á sotavento. Desde luego empezamos á tener averías en el aparejo, como el habernos cortado obenques, la troza mayor, las bolinas, etc. Maniobramos con la sobremesana y aun la gavia para no adelantarnos. Las averías se remediaban en el instante, y las baterías sostenían siempre un fuego muy vivo y acertado. Ordinariamente estaban en el aire tres ó cuatro balas, y los navíos que nos seguían segundaban el fuego en la misma forma. Las averías de casco no pudieron remediarse por ser en las trincas del bauprés, en el codaste y en la portería.

Á las cinco y media el navío enemigo cabeza de su línea, que estaba por nuestro través algo más avanzado, arribando se alejó de nuestro fuego, y poco después tomó su lugar otro navío, que era de tres puentes. La niebla era tan espesa que no nos dejaba ver nuestra línea, y en algunas ocasiones nos ocultaba los mismos enemigos que combatíamos. En una clara como á las seis de la tarde, se vió seguían combatiendo en su nueva formación los navíos españoles, y que los enemigos se adelantaban de nuestro través, por lo que se amuró el trinquete y poco después izaron los juanetes que teníamos arriados. En seguida se notó que el navío *San Rafael* tenía avería en la gavia, al parecer cortada su ostaga, y también vimos en una fragata la señal de que la retaguardia de la línea no combatía por falta de enemigos por su través. Á las seis y tres cuartos espesó mucho la niebla; á las siete pusimos en facha la sobremesana; poco después se cargó el trinquete, y vimos con seguridad que un navío de tres puentes enemigo, que estaba por nuestra aleta, iba de arribada sin mastelero de velacho. Nosotros cargamos los juanetes, y pusimos en viento la sobremesana. Á las siete y media distinguimos por nuestra aleta de sotavento otro navío arribado y desarbolado de sus palos mayor y mesana, que no pudimos conocer si era de los nuestros ó de los contrarios. Poco después se notó que las fragatas tenían señales, pero no se pudieron distinguir por la cerrazón.

Toda la línea y nosotros cesamos el fuego á las nueve y minutos, por haberse alejado el enemigo arribando; pero á las nueve y media se oyó

fuego como en la retaguardia de nuestra línea, sin poder distinguir quien lo hacía.

Habiéndose atrasado la retaguardia, que no demoraba por la aleta de barlovento, fuimos disminuyendo de vela hasta ponernos en facha para proporcionarles la reunión, y asi permanecimos toda la noche.

Al amanecer del día 23, estaba la mayor parte de la escuadra por nuestra aleta á barlovento, por lo que viramos para incorpararnos, revirando una hora después, y habiendo verificado la reunión, se contaron los buques de la escuadra y se notó de menos á los navíos *Firme* y *San Rafael*. Se vieron distantes los enemigos por la popa, navegando de vuelta encontrada, por lo que viramos inmediatamente dándoles caza, para obligarles á segunda acción.

La fragata *Dido*, que observaba de cerca los enemigos, hizo señal de hallarse en línea de batalla de 12 navíos, y que remolcaban á tres desmantelados. El tiempo seguía neblinoso; sin embargo, mandó el general francés que se formase la línea tomando los españoles la retaguardia, y su general la cola. Á las doce se observó en la latitud 43° 34', estando en la longitud de 9° 13' por estima, y por ésta desde la última observación en 4° 53'.

Julio. Día 23 al 24. El viento continuaba al N. O. fresquito, y la escuadra, aunque formada en línea amura babor, estaba reparando sus averías de combate. Un navío inglés se destacó á perseguir á la fragata *Dido*, la que se incorporó á la escuadra con la señal de ser 16 los navíos enemigos. Á la una y media arribó nuestra línea al N. E., viento al N. O. El Almirante francés se pasó á la fragata *Hortense*, enviándonos el aviso con otra fragata de que su ánimo era obligar al contrario á una acción decisiva ; pero ellos maniobraron siempre para evitarla.

Á las tres arribó toda la escuadra al E. N. E., un cuarto de hora después ciñó el viento y se dispuso restablecer la formación de batalla.

Seguidamente hizo el movimiento la escuadra francesa de cambiar los cuerpos, esto es, de poner el del general á vanguardia y el segundo al centro, quedando el nuestro á retaguardia como estaba. El viento fué escaseando hasta el N. N. E., y la escuadra, aunque en línea, quedó sin restablecer el orden.

Nos manifestó el Jefe francés, que su proyecto de atacar al enemigo lo difería hasta el día siguiente. La fuerza inglesa distaba por barlovento de tres á cuatro leguas.

Durante la noche no hubo otra novedad que la de haber virado la escuadra la vuelta del N. O., con viento N. N. E.,

Al amanecer avistamos los enemigos por la aleta de barlovento, por lo que viramos la vuelta del E. y continuamos la caza demorándonos por la proa. Á las cinco mandó el general francés formar la línea de batalla en orden directo, y que nosotros cubriéramos la retaguardia como anteriormente. Los buques enemigos habían tomado las amuras de estribor ; el viento se fué escaseando hasta el N. E., y así se mandó arribar toda la

escuadra al S. E. $^1/_4$ E., para restablecer la formación, y así se verificó.

Á las ocho y media señaló el Jefe francés el rumbo de derrota al E. y no veíamos á los enemigos por la cerrazón. Á las nueve y media volvió á arribar la escuadra al S. E. $^1/_4$ S., pero á las once se ordenó ceñir el viento, que era del E. N. E., proa S. E., y restablecer el orden de batalla.

Aun se descubrían á las doce desde los topes nueve buques enemigos, que ceñían de vuelta encontrada, y nos demoraban por el través de barlovento. Observamos en la latitud de 43° 41', estando en la longitud de 8° 49' por estima, y por ésta desde la última observación en 4° 10'.

Día 24 al 25. Seguimos la misma vuelta, perdiendo de vista á los enemigos; el viento refrescó por el N. E. engrosando la mar. Se tomaron dos rizos á las gavias, y no hubo otra novedad en la tarde y noche; rumbo al E. S. E..

En la mañana se tomaron todos los rizos, y se echaron abajo las vergas del juanete; el viento estaba duro y seguíamos la misma bordada. Á mediodía se observó en la latitud de 46° 6', estando en la longitud de 7° 19' por estima, y por ésta desde la última observación en 3° 18'. La fragata *Dido* señaló la tierra por el E. S. E..

Día 25 al 26. La escuadra continuaba sin formación con mucho viento, mar gruesa y los horizontes tomados. El Jefe francés nos preguntó si con aquel tiempo se podría fondear en la ría de Vigo y se le contestó afirmativamente; pero se llamó al bergantín *Argos* para decirle que si en la ría no estaba el viento más bonancible, era preciso fondear fuera. De resultas de este aviso, vino á la voz el francés, y hablando sobre el estado de sus navíos en el ramo de víveres, aguada y enfermos, acordaron los dos generales arribar á Vigo para rehabilitarse. Á las cinco arribamos en vuelta de dicho punto.

En la noche nos cubrimos de neblina, aflojó el viento y sólo al S. E.. Á las nueve de la mañana, se disipó la neblina, se largaron los rizos y se cruzaron las vergas de juanete. Á las doce, se observó en la latitud de 42° 9' 30", estando en la longitud de 30° 4'.

Día 26 al 27. Á medio día, estaba el viento flojo del O. S. O. y la mar muy llana, rumbo al N. E. Á las seis y media, indicó el francés que en andando veinte y cinco millas viraría de bordo.

El viento se había llamado al N. y se seguía la bordada del E. N. E.. Á la una de la noche, se viró por redondo la vuelta del O. N. O., pero á las tres reviramos la vuelta del E. N. E.. Al amanecer tomamos la vuelta del fondeadero.

Día 27 al 28. En esta tarde fondeamos en Vigo, donde permanecimos hasta el día 31 de Julio, reparando la escuadra y habilitándola de lo más preciso. Se desarmaron el navío *Atlante* francés, el *América* y *España* españoles, y la fragata *Sirene* francesa, para habilitar los demás buques y reemplazar su falta de gente.

Día 31 de Julio al 1° de Agosto. Á medio día estaba el tiempo claro,

viento fresquito del N. N. O. y la escuadra saliendo para fuera del puerto. Navegamos toda la noche, costeando, hechos los zafarranchos y preparados para combatir. En la mañana no hubo novedad.

Día 1° al 2. A medio día estaba la escuadra unida; á las cuatro se marcó el Cabo de Finisterre al N. 41° E., distancia nueve millas. Á las siete de la tarde se marcaba al E.. Toda la noche navegamos en la mayor unión, sin luces y pranto para batirnos, pues se temía que los enemigos estuviesen sobre el Ferrol para impedirnos la incorporación con la escuadra que estaba en este departamento.

Al salir el sol no se descubrió buque alguno. Nos preparamos á dar fondo, y este navío y el *Terrible* lo verificamos á las nueve de la mañana. Los franceses debieron seguir nuestras aguas, pero, de resultas de órdenes recibidas desde la Coruña, dadas por su gobierno, se fueron á este puerto. El *Argonauta* entró en el arsenal el día 4. mudó el palo de mesana y el bauprés, reparó la avería del codaste, y el día 7 ya estaba en franquía para salir con la escuadra del Ferrol á incorporarse con la francesa.

Días del 10 al 13. Á las doce y media salieron de la ría del Ferrol 9 navíos, 1 fragata, y una corbeta españoles, con 5 navíos franceses, que se hallaban en el puerto. Salió también la escuadra francesa que estaba en la Coruña, y nos reunimos todos en la ría de Ares, de donde salimos para Cádiz el día 13, resultando la fuerza de toda la escuadra en 29 navíos, 8 fragatas, 1 corbeta y 2 bergantines, de los que eran españoles 11 navíos, 1 fragata y 1 corbeta.

El 13 por la mañana dimos la vela de la ría de Ares á las nueve de ella, viento N. N.-E., proa N.-O. 1/4 N.. Á las doce se observó en la latitud de 43° 30' estando en la longitud de 2° 12'.

Día 13 al 14. Á las seis, se señaló una vela al N. N. E. poco después se hizo la de zafarrancho, y que el navío *Algeciras* diera caza y que á las seis y media la diera también la escuadra española, y por último toda la armada. El buque avistado era una fragata enemiga, que hizo señales de reconocimiento, y se puso de la misma vuelta como una legua á barlovento. Á las once viró en redondo toda la escuadra, tomando la vuelta al N. N. O. con viento N. E.. Al amanecer se volvió á ver la fragata. Á las siete indicó el *Asis* avería en el mastelero de gavia, remediable en la mar, y emprendió la faena de arbolar otro. Al medio día se observó en la latitud de 43° 31', estando en la longitud de 2° 3'.

Días 14 al 19. En estos días no ocurrió más novedad que el apresamiento de un buque mercante, al que se pegó fuego. Se dió caza á todas las embarcaciones que se avistaban y seguimos nuestra derrota costeando el reino de Galicia y el de Portugal.

Día 19 al 20. Desde el medio día hasta el anochecer seguimos con buena unión con viento del O.-S.-O. bonancible y mar llana. Se reconocieron varias embarcaciones; una dió noticia de que sobre Cádiz había un navío de tres puentes enemigo, otro sencillo, y una fragata; y que en la boca

del Estrecho estaban dos navíos portugueses. Durante la noche no hubo novedad; y amaneció la escuadra unida, con viento bonancible.

Al salir el sol se observaron muy distantes á vanguardia 5 navíos enemigos, á los que dió caza la escuadra de reserva (los navíos *Aquíles*, *Algeciras*, y las fragatas).

Los enemigos nos evitaron tomando la vuelta del Estrecho, y dejamos la caza por no embocar, dirigiéndonos á incorporarnos con la armada, que estaba á la boca de Cádiz. Toda ella entró en el puerto en el curso de la tarde, y el navío *Argonauta* lo verificó dando fondo entre los castillejos de Puntal y Matagorda. Dentro de la bahía estaban pronto para dar la vela los navíos.

LETTRES ET RAPPORTS DE DECRÈS,

MINISTRE DE LA MARINE.

A l'Empereur (1).

Paris, 3 fructidor an XIII (21 août).

Sire,

Je crois le vent au N.-N.-E.

Votre Majesté sait que par ces vents on ne peut venir ici.

Il n'est pas impossible d'entrer à Brest.

Je prie Votre Majesté Impériale et Royale d'agréer mon profond respect.

DECRÈS.

Au même (2).

4 fructidor an XIII (22 août).

Sire,

Je renvoie à Votre Majesté la lettre de M. Lauriston ; le respect que j'ai pour l'honneur que cet officier a d'être attaché à Votre Majesté m'empêche de m'exprimer sur cette dépêche.

Si l'amiral Villeneuve entrait à Brest par le Raz, on ne peut pas prescrire impérativement qu'il n'entre pas, parce qu'il est telle circonstance où l'exécution de cet ordre pourrait perdre l'armée.

Je me suis mis aux pieds de Votre Majesté pour la supplier..... (3).

DECRÈS.

---

(1) *Archives Nationales*, Secrétairerie d'État. A Fiv, 1196. Let. aut. sig.

(2) Ibid.

(3) La suite de ce document a été publiée dans les *Projets et Tentatives de débarquement*, tome IV, 3e partie, p. 814.

Au même (1).

5 fructidor an XIII (23 août).

Sire,

Cette route ne dit rien de positif à la distance de 9 lieues, elle est celle d'une armée qui veut se mettre en dehors des caps d'Ortégal et de Finistère, pour se décaper et pouvoir prendre librement l'un ou l'autre bord, et ne plus être dans la nécessité de relâcher au Ferrol.

La direction de cette route incline bien vers Cadix, mais elle peut et doit être également suivie pendant quelques heures encore si l'armée veut venir au Nord.

Je me suis trompé en disant que M. Destaing avait mis 70 à 80 jours pour venir de *Cadix à Brest* ; le général La Crosse qui y était me dit qu'il n'a mis que 63 jours pour cette traversée.

Je prie Votre Majesté d'agréer l'hommage de mon profond respect.

DECRÈS.

Mais je ne conçois pas ce qu'on pourrait reprocher à M. l'amiral Villeneuve si, voulant opérer la jonction avec l'armée de Brest, il obtenait ce résultat en passant par le Raz. En y réfléchissant, ou j'ai perdu toute notion de marine, ou je ne me trompe pas en trouvant beaucoup de talent et de brillant dans le succès d'une pareille manœuvre, et il me semble encore que l'homme qui atteindrait ce succès ne démériterait en aucune manière.

Quant au choix de l'homme capable de commander ces 50 vaisseaux de ligne, c'est une autre affaire et sur laquelle j'avoue que je n'ai rien à dire, Votre Majesté connaissant comme moi le degré d'expérience de ses amiraux.

DECRÈS.

Au même (2).

5 fructidor an XIII (23 août), 5 h. 1/4 soir.

Sire,

A la dernière note que Votre Majesté m'a fait l'honneur de m'adresser, pour me demander si je pensais que Villeneuve se dirigeât sur Cadix ou sur Brest, d'après sa route indiquée par M. Ailhaud, j'ai répondu qu'elle était encore insignifiante et que je ne pouvais rien préciser.

---

(1) *Archives Nationales*, Secrétairerie d'État, A FIV, 1196. Let. aut. sig.
(2) Ibid.

Cependant comme c'est un devoir pour moi de ne pas laisser à Votre Majesté la moindre équivoque sur ma manière de sentir, même en ce qui contrarierait le plus mes dispositions, j'ai l'honneur de l'informer qu'en réfléchissant beaucoup sur cette route et sur la dernière lettre de l'amiral Villeneuve, il me semble qu'il n'y a guère à douter qu'il faisait route pour Cadix.

Mais ici, il y a un nouvel incident qui se conclut du rapprochement de toutes les lettres de cet amiral.

C'est que pour se rendre à Cadix il se fonde sur les ordres que Votre Majesté lui a donnés le 27 messidor en date de Fontainebleau (1) et dont je joins ici copie. Mais alors Votre Majesté m'ordonna de lui écrire en même temps que s'il était obligé d'aller à Cadix, il devrait expédier pour des croisières *la division Allemand et la division Gourdon*, et Votre Majesté m'ordonna en même temps de lui envoyer des instructions pour ces croisières. Tous ces ordres de Votre Majesté me furent donnés à Fontainebleau dans son arrière-cabinet où travaillait M. Menneval, lorsqu'elle m'y remit elle-même les instructions dont il s'agit.

Ils furent exécutés le lendemain, jour de mon retour à Paris, et les instructions pour les croisières *Allemand* et *Gourdon* furent expédiées (en même temps que celles ci-jointes) pour le cas où l'armée irait à Cadix.

Il résulte de ceci et de plusieurs paragraphes des dépêches de M. l'amiral Villeneuve, que je prévois, *que s'il va à Cadix*, il expédiera les cinq vaisseaux du Ferrol pour une croisière, et ne les fera point entrer dans le port, et qu'il en serait de même de la division *Allemand*, s'il la rencontrait et qu'il ne fît pas route sur Brest ou la Manche.

Voilà un point important que je viens de me rappeler et sur lequel je dois rappeler moi-même le souvenir de Votre Majesté.

Je l'avais perdu de vue moi-même dans la multiplicité des ordres qui ont été donnés dans cette affaire, et il est cependant d'une grande importance.

Je prie Votre Majesté d'agréer mon profond respect.

DECRÈS.

Au même (2).

Boulogne, 5 fructidor an XIII (23 août).

Sire,

Si l'armée combinée reste à Cadix, que faut-il faire ?

---

(1) Une copie de la lettre du 27 messidor an XIII (16 juillet 1805) de l'Empereur au vice-amiral Villeneuve est jointe à cette lettre. Voir *Projets et Tentatives de débarquement*, tome IV, 3e partie, p. 642.

(2) *Archives Nationales*, Secrétairerie d'État. A FIV, 1196.

Telle est la question sur laquelle Votre Majesté Impériale m'ordonne de m'expliquer.

Cette question m'autorise implicitement à examiner si le système de guerre adopté jusqu'à ce jour par V. M. me paraît devoir être modifié, parce qu'il est clair que c'est à ce système que doit se raccorder le mouvement de l'armée de Cadix.

1° Affecter tout ce qui pouvait inspirer à l'Angleterre la terreur d'un coup mortel ;

2° Rechercher en même temps et disposer secrètement les moyens les plus assurés pour lui porter ce coup.

Voilà, si je ne me trompe, le système que Votre Majesté a suivi jusqu'à ce jour.

L'armement et les mouvements proclamés de la flottille ont rempli le premier but (celui des terreurs) ;

Les contrariétés que vos escadres viennent d'éprouver, ajournent le second (celui de porter le coup).

Nul doute, et je l'avoue avec candeur, que lorsque vous fondâtes la flottille, je ne fus éloigné de penser que son premier objet serait aussi parfaitement atteint et surtout se continuerait aussi longtemps.

Mais il appartenait à Votre Majesté de remonter à chaque circonstance opportune, comme à volonté, si extraordinairement et avec tant d'art, les ressorts de cette flottille, que, si je ne me trompe, ils sont encore dans toute leur force. Elle pèse autant que jamais sur l'Angleterre ; et soit comme *épouvantail*, soit *comme instrument qui doit agir au jour que le sort a fixé*, je suis pénétré de son importance, et je pense qu'on doit lui raccorder tant qu'elle sera maintenue, les opérations des escadres de Votre Majesté et par conséquent celles de l'armée combinée.

Votre Majesté s'indignera peut-être que je place ici l'alternative de l'*épouvantail* et de l'*instrument positif;* mais quand je traite avec elle de ses intérêts, il me faut être net, et surtout m'abstenir de toute réticence, lorsqu'elle tendrait à altérer la nature des choses, et c'en est ici le cas.

Si les circonstances font entrevoir que la flottille ne sera destinée *qu'à la menace,* faisons grand bruit des armées, de Brest, de Cadix, et du Texel, car il faut l'avouer les chances de leurs mouvements, donnent dans l'opinion des deux bords de la Manche, un grand poids aux armements de Boulogne. Mais tout en faisant ce fracas, Votre Majesté doit me dire à l'oreille : *Préparez pour tout l'hiver (et à l'instant même) des divisions de bons marcheurs, et multipliez les croisières sur tous les points où votre expérience et celle des autres vous dira que vous pouvez nuire à l'ennemi. Mais, je vous l'ordonne, n'employez que de très bons marcheurs, et combinez chacune de ces croisières de manière qu'elles ne soient commandées que par des hommes les plus propres à fixer mon attention, et à remplir à leur issue, le besoin que j'ai de donner des avancements précoces. L'Armée de Cadix fournira peut-être dix vaisseaux propres à ces missions hasardeuses, celle de Brest en fournira 8 ou 9. Expédiez-les successivement, et dans l'ordre que je vous*

prescrirai sur le rapport que vous me ferez. Le reste des vaisseaux moins propre à cette guerre de course restera armé dans les ports, y occupera l'ennemi ou s'exercera sur la côte s'il n'y a pas de blocus, ce reste sera toujours censé le corps de l'armée.

Sire, je ne le dissimule pas à Votre Majesté, voilà quelle serait la guerre selon mon cœur. Nous mettrions l'ennemi au désespoir, nous lui ferions un mal incroyable, nous lui donnerions des inquiétudes mortelles, nous formerions des chefs d'escadre, parmi lesquels s'élèveraient peut-être des amiraux ; les marins acquéreraient l'audace que donne l'expérience et le succès.

Je ne propose point d'expéditions coloniales, elles ne présentent de garantie qu'à ceux qui dominent sur mer, ou qui en balancent l'Empire. Je ne proposerais pas surtout celle de la Guyane hollandaise, parce que d'abord l'ennemi se sera mis sur ses gardes depuis nos dernières incursions, que l'invasion en sera plus difficile, et que sur un rivage dont des vaisseaux ne peuvent approcher à plus de 3 ou 4 lieues, le commandant de l'armée aurait trop de facilité à rejeter sur l'amiral les torts d'un insuccès.

D'ailleurs, Sire, Votre Majesté vient d'éprouver que dans ces opérations tout se fait imparfaitement ; on voit à tort à travers un ennemi supérieur à ses trousses, on opère sans assurance, et telle est la nature des choses que moi-même lorsque j'ai donné des instructions pour des opérations de cette nature, je n'ai pu me défendre du sentiment d'inquiétude qui s'empare de vos amiraux au milieu de leur exécution.

Et cependant nous sommes Français, et par l'habitude des tempêtes et du spectacle des naufrages, et des convulsions de notre élément, avons-nous intérieurement plus d'insouciance sur notre conservation personnelle que dans toute autre profession.

Je ne préjuge rien sur l'expédition d'Afrique, qui me paraît plus sûre et qui vous sera présentée dans trois jours au plus tard.

Dans cette première hypothèse (épouvantail), le corps d'armée qui restera à Cadix, doit toujours paraître destiné à une jonction avec Brest ; on doit parler, ou plutôt laisser murmurer la possibilité qu'il entre dans la Manche, et en un mot alimenter les idées qui aujourd'hui sont généralement établies et presque publiques en ce port. Sur une masse de 36 vaisseaux qui sont à Cadix, on apercevra à peine la sortie successive de 10 ou 12 vaisseaux français pour des missions particulières.

2° hypothèse ; Votre Majesté repousse les avantages de la première : ce n'est point la terreur qu'il lui suffit d'imprimer à l'ennemi, c'est sa destruction complète, c'est la descente qu'elle veut absolument.

Ici, je considère l'état présent des affaires. Des amiraux pleins d'honneur, mais affaissés par les contrariétés qu'ils ont éprouvées ; des équipages à rasséréner ; des vaisseaux de toute espèce, partie mal armés, mal équipés, mal commandés, de marche inégale et dont le nombre même étonne et déroute ceux qui sont chargés de les diriger, qui n'eurent

jamais un pareil poids à porter, et qui ont la franchise d'en comparer les difficultés à leur insuffisance. Esprits abattus qu'il s'agit de relever, et qui certainement seront battus par l'ennemi, si on ne parvient pas à leur inspirer une meilleure opinion d'eux-mêmes et des opérations auxquelles ils sont destinés.

Voici ce que je propose dans le cas de cette seconde hypothèse.

Nous avons des troupes à Cadix. Les débarquer jusqu'à nouvel ordre; les réorganiser, en faire marcher quelques unes sur ce point, si cela est possible, y faire réunir des troupes espagnoles. Donner toute apparence à une expédition lointaine et qui aie physionomie de la Jamaïque. Il faudrait 17 ou 18.000 hommes (ce fut sur les préparatifs d'une pareille expédition que se fit la paix de 1783). Faire venir à Paris, pour 8 jours seulement Villeneuve et Gravina; Gravina, à qui vous avez confié le secret de la dernière opération et qui par conséquent ne peut plus être étranger aux desseins de V. M.. Les admettre l'un et l'autre dans votre cabinet, leur parler comme vous avez fait à l'amiral La Touche en pareille circonstance, et modifier comme suit l'opération dont il s'agit. Faire taire sans délai tout le fracas du Texel, mais avoir les 7 vaisseaux bataves prêts à tout.

Tenir les 36 vaisseaux qui sont à Cadix prêts à appareiller, mais faire le choix des vingts meilleurs marcheurs, les plus solides et les mieux équipagés; 5 mois de vivres à ceux-ci, deux mois aux autres, mais sans qu'ils s'aperçoivent qu'on ne leur en donnera pas davantage (on en donnera plus si on en a); autoriser les amiraux à privilégier de toute manière les 20 vaisseaux de choix, tant par mutations de capitaines qu'élite d'équipages.

Avec ces instruments, si Villeneuve et Gravina se chargent de passer par le Nord de l'Irlande et de venir devant Boulogne, ils le feront, ou du moins le tenteront franchement et décidément.

S'ils y arrivent, ils se seront faits joindre par les 7 vaisseaux bataves, et vous aurez où Votre Majesté le veut, 27 vaisseaux dans 6 mois environ. Après avoir conversé avec les amiraux, je saurai vous dire ce qui arrivera. Mais une expédition de cette nature, me paraît solide et faite pour inspirer la confiance. Si l'on est poursuivi par un ennemi supérieur, la qualité des vaisseaux, et la quantité de leurs approvisionnements ne donnent aucune inquiétude. Si l'on a un combat, le choix des capitaines et l'espèce des équipages, en garantit l'honneur.

Mais avec 36 vaisseaux mal commandés, mal outillés et mauvais marcheurs, le meilleur amiral de l'Europe perdrait la tête, en songeant aux chances d'un combat.

Si comme je le crois, cette composition d'armée et surtout l'honneur d'être admis près de Votre Majesté raniment Villeneuve et Gravina, ils appareilleront à l'équinoxe du printemps. Ils devront appareiller avec toute l'armée, mais les 16 vaisseaux de rebut se rendront au Ferrol, tandis que ceux d'élite feront route à l'Ouest d'abord, puis au Nord.

Je veux que tous appareillent, pour qu'en reparaissant sur Cadix,

l'ennemi voyant tout parti, croie tout en route pour les Indes occidentales, selon l'opinion que nous en aurons fait naître.

Ce projet me sourit. Il me semble le seul qui puisse convenir à la deuxième hypothèse. Il n'y a point ici de détroit à franchir, point de réunions à opérer; ce sont de bons vaisseaux en pleine mer du premier abord. Leur nombre me paraît suffisant pour la grande affaire, surtout quand je vois 7 bataves tout portés sur les lieux. Quelque chose qui arrive, je n'entrevois point de ces malheurs qui m'effrayent dans une réunion sans choix.

Mais ce que je regarde comme très important, ce sur quoi je me permets d'insister près de Votre Majesté, c'est qu'elle appelle à Paris les amiraux, car il est de premier besoin que l'un et l'autre soient animés du feu que Votre Majesté sait si bien allumer chez des hommes d'honneur, et dont les communications intimes et la mutuelle satisfaction sont essentielles pour leur propre assurance et le succès de leurs opérations. D'ailleurs il m'importe de m'entretenir avec l'un et l'autre sur les détails de la navigation du Nord.

Je prie Votre Majesté Impériale et Royale de vouloir bien agréer mon profond respect.

DECRÈS.

Au dos de ce document se trouvent les notes suivantes de l'écriture de l'*Empereur*.

Former 7 croisières savoir :

1 croisière de 1 vaisseau — 2 frégates — 2 bricks pour l'Afrique.

6 croisières de 5 vaisseaux — 2 frégates — 1 brick = 30 vaisseaux ; 12 frégates. — Total : 31 vaisseaux ; 14 frégates.

1 à Surinam, elle porterait de petits secours à Cayenne.

1 à Ste-Hélène, elle reconnaît le Cap et enverrait 1 vaisseau et 1 frégate à l'Ile-de-France.

1 le long de l'Irlande et de l'Ecosse ; de là à Terre-Neuve.

1 aux États-Unis d'Amérique elle porterait 600 hommes à St-Domingó.

1 aux Iles-du-Vent.

Au même (1).

6 fructidor (24 août).

Sire,

Il paraîtrait par la dépêche télégraphique que l'amiral anglais a voulu reconnaître lui-même notre mouillage de Bertheaume, et que Ganteaume n'a point voulu, comme de raison, l'attendre à l'ancre.

(1) *Archives Nationales*, Secrétairerie d'État. A F IV, 1196. Let. aut. sig.

On ne peut qu'attendre les comptes que rendra Ganteaume.

J'ai l'honneur de rendre compte à Votre Majesté Impériale que, quoique encore très gêné dans ma jambe, il ne me serait pas impossible de me rendre près de Votre Majesté lorsque les circonstances lui feront désirer que je le fasse, mais je suis encore trop mal affermi pour céder au désir que j'ai d'avoir l'honneur d'aller faire ma cour à Votre Majesté.

Je la prie d'agréer mon profond respect.

DECRÈS.

Au même (1).

7 fructidor an XIII (25 août).

Sire,

Que Villeneuve tourne l'Irlande : je vois 96 chances *contre*, sur cent.

J'en admets *4 pour*, parce qu'il peut arriver qu'il ait tel événement qui, le forçant de prendre le large, le mette, contre son intention première, dans le cas de se déterminer pour un parti qui lui a été désigné comme devant être agréable à Votre Majesté Impériale et Royale.

Qu'il vienne à Brest : le calcul des chances devient plus incertain, mais d'après toutes les données de la correspondance, du temps écoulé, des vents qui ont régné, j'admets 80 chances *contre*, sur 20 *pour*.

Mais Votre Majesté conçoit combien des calculs de cette nature sont peu sûrs, et surtout combien ces comptes de chances comportent peu de précision.

Je prie Votre Majesté de vouloir bien agréer l'hommage de mon profond respect.

DECRÈS.

Rapport à Sa Majesté (2).

Boulogne, 10 fructidor an XIII (28 août).

Sire,

Les frégates *la Furieuse* et *la Libre* sont à armer.

Je compte pour rien les équipages qu'elles ont à bord parce que je donne ordre qu'on prenne ce qui est nécessaire pour compléter l'armement du *Phaëton* et du *Voltigeur*.

Je donne, conformément aux ordres de Votre Majesté, ordres aux deux bricks d'appareiller pour se porter *sur la côte d'Irlande* et y faire, tant sur les bâtiments à la voile que sur ceux qu'ils pourront attaquer au mouillage, tout le mal possible.

Je leur donne liberté de rester sur l'Irlande tout le temps où le

---

(1) *Archives Nationales*, Secrétairerie d'État. A F IV, 1196. Let. aut. sig.

(2) *Archives de la Marine*. BB[1] 31. Minute.

commandant jugera pouvoir nuire à l'ennemi. Et il leur est prescrit, s'il leur reste assez de vivres et d'eau après cette incursion pour se porter aux Antilles, de se rendre à la Martinique pour y remplacer leurs vivres et leur eau, et de là à *St-Domingo*, pour y être à la disposition du général Ferrand.

Mais cette destination des Antilles n'est que facultative, attendu que leur objet principal est de s'attacher à faire du dégât sur l'Irlande et sur les Orcades, et que je crois remplir l'intention de Votre Majesté en leur laissant toute latitude de manœuvre et de temps pour remplir cet objet.

La Milanaise, ci-devant *l'Amphitrite*, sera lancée à Dunkerque dans les premiers jours de vendémiaire.

Voilà donc trois frégates, *la Milanaise, la Furieuse* et *la Libre*, dont Votre Majesté peut disposer si on les pourvoit d'équipages.

La Furieuse et *la Libre* sont commandées par deux capitaines de vaisseau pleins d'honneur, mais depuis la guerre ils sont oisifs et on pourrait y désigner des hommes plus jeunes, sans que cela pût être trop sensible aux premiers, si ces nouveaux commandants étaient choisis *dans la Garde* de Votre Majesté.

Voici donc ce que je me permets d'avoir l'honneur de lui proposer tant pour le commandement des frégates que pour la formation de leurs équipages.

Je propose pour le commandement de *la Furieuse*, le capitaine de frégate Vattier, commandant un équipage de la Garde de Votre Majesté.

Pour celui de *la Libre*, le lieutenant Saizieu, commandant une escouade de la Garde, et je propose en même temps à Votre Majesté de l'élever au grade de capitaine de frégate.

Pour le commandement de *la Milanaise*, je propose le capitaine Baste, commandant un équipage de la Garde.

Quant à la formation des équipages, il faut indépendamment des mousses et novices, à chaque frégate, 130 matelots, savoir :

33 de 1re classe.
33 de 2e —
32 de 3e —
32 de 4e —

Total : 130 matelots.

Je propose à Votre Majesté de les équiper chacune de 98 hommes de sa Garde, savoir le complet de la 1re, de la 2e et de la 3e classe. Les 32 matelots de la 4e classe et les 40 novices qu'il faut à chaque frégate seraient pris dans l'inscription maritime et notamment dans les corvettes de pêche de Calais.

Et comme Votre Majesté, si elle adoptait ces propositions, voudrait aussi que la maistrance et officiers mariniers fussent aussi pris dans sa Garde, il y aurait 14 de ces sous-officiers à employer par frégate.

Ainsi chaque frégate exigeant 14 maitres ou officiers mariniers et 98 matelots de la Garde, ce serait 112 hommes qui seraient destinés pour chaque frégate.

Total pour les trois : 336 hommes (de la Garde).

Enfin, Sire, pour épuiser cette matière, je proposerais à Votre Majesté de destiner, pour chaque frégate, un lieutenant et un enseigne de la Garde, le reste de l'état-major se composerait d'officiers choisis dans la marine.

Je demande à Votre Majesté ses ordres et suis avec respect et dévouement de Votre Majesté, le fidèle etc.

A l'Empereur (1).

15 fructidor an XIII (2 septembre), à 1 heure.

Sire,

Je reçois les ordres de Votre Majesté sur mon départ, et ce que je dois faire à Boulogne dans la journée de demain. Ils seront exécutés. Je dois avoir l'honneur de faire observer à Votre Majesté Impériale qu'il est possible que le lieutenant Gauthier, qui me porte les dépêches de Vigo soit en cabriolet, cet avis peut servir à le faire reconnaître à son passage au pont de Briques. Il se peut également qu'il soit à franc étrier.

Je prie Votre Majesté Impériale et Royale d'agréer mon profond respect.

DECRÈS.

Au même (2).

Boulogne, 15 fructidor (2 septembre), 8 heures soir.

Sire,

Je viens de recevoir les paquets que Votre Majesté a rencontré à Montreuil et dont elle a pris connaissance.

Le lieutenant Gauthier avait doublé les voitures de Votre Majesté à cinq lieues du pont de Briques et j'ai été bien fâché qu'il n'en ait pas été aperçu.

Il m'a apporté le journal du capitaine Allemand qui, le 28, a paru devant Vigo, y a reçu les dépêches de Votre Majesté et un ordre de l'amiral Villeneuve, pour l'attendre sur la route du Ferrol à Brest.

J'aime à croire que cette division aura su ne pas se compromettre et qu'elle arrivera incessamment à Cadix. Je ne dissimule point à Votre Majesté que je ne suis point sans sollicitude à son égard, mais cinq bons vaisseaux ont bien des ressources.

---

(1) *Archives Nationales*, Secrétairerie d'État. A FIV, 1191. Let. aut. sig.

(2) Ibid. A FIV, 1196. Let. aut. sig.

Votre Majesté trouvera ci-joint le journal de M. Allemand ; elle verra qu'il a brûlé 21 neutres qui heureusement sont pour la plupart de peu de valeur.

Il a pris aussi et brûlé une corvette de 26 canons, un cutter de 4 canons et un marchand (tous anglais) de 300 tonneaux.

J'ai écrit à l'amiral Villeneuve et j'envoie à Votre Majesté la minute de ma lettre, parce que je dois craindre de ne pas être parvenu à remplir ses intentions, malgré tout le désir que j'en ai.

Votre Majesté m'a demandé hier si j'avais le journal de la navigation de cet amiral. Si elle eut différé de vingt-quatre heures, à me faire cette question j'eus dû lui répondre affirmativement, car j'ai reçu celui d'un capitaine de l'armée dont j'ai lieu d'augurer la plus parfaite impartialité; il ne va malheureusement que jusqu'au milieu du combat.

J'emploie 1.200 hommes dès demain pour régaler le haut de la Liane, afin de pouvoir y disposer par ordre tous les bâtiments d'après leur tirant d'eau.

Il en résulte qu'on ne pourra commencer à entrer les bâtiments que le 20. La digue sera réparée pour cette époque.

Demain l'organisation des bataillons sera faite et j'aurai non seulement arrêté les cadres des officiers, mais encore les contrôles des compagnies.

Je présenterai à Votre Majesté le plan qu'on exécute du placement dans la Liane de toutes les flottilles.

Je prie Votre Majesté d'agréer mon profond respect.

DECRÈS.

Au même (1).

Paris, 19 fructidor an XIII (6 septembre), 7 heures.

Sire,

On vient de me remettre, au moment même où j'arrive, la dépêche de Votre Majesté, en date du 17 (4 septembre), qui n'a été remise à mon secrétaire général qu'hier. Je vais m'occuper du rapport qu'elle m'ordonne de lui faire sur toutes les opérations de l'amiral Villeneuve.

Mon premier soin vient d'être de compulser ce qui m'est arrivé de correspondance. J'y trouve : 1° un paquet timbré Ministère de la Marine, sans suscription de Votre Majesté, mais qu'au cachet je juge être émané d'elle parce que je ne reconnais pas l'écriture de l'adresse ; 2° une lettre de Votre Majesté à M. le général Lauriston ; l'un et l'autre arrivés au Ferrol depuis le départ de l'escadre me sont renvoyés et j'ai l'honneur de vous les adresser.

3° Je trouve dans ma correspondance que le brick *le Néarque* est arrivé à Lorient, le 15 de ce mois. Il m'a fait parvenir deux dépêches que je joins à celle-ci.

---

(1) *Archives Nationales,* Secrétairerie d'Etat. A FIV, 1196. Let. aut. sig.

4° Une lettre de Cherbourg, avec un rapport sur l'affaire de *la Topaze*, et la prise de *la Torche* et du *Faune*.

5° Une lettre de M. l'amiral Ganteaume qui me rend compte que le 10 fructidor (28 août), il a mis sous voiles à 7 heures du matin et peu après a entendu plusieurs volées de coups de canon ; qu'il a supposé que c'était l'armée combinée qui était aux prises avec l'ennemi et que pour prendre part au combat, il a voulu s'élever bord sur bord (les vents étaient à l'Ouest et par conséquent contraires), mais que le feu a cessé et que la brume qui s'élevait est devenue si épaisse, qu'il a profité pour rentrer de la première éclaircie, présumant que les volées qu'il a entendues, n'étaient que des signaux de conserve. Je ne serais pas éloigné de penser que c'était l'escadre du capitaine Allemand, car c'est le 28 thermidor (16 août), qu'il m'a écrit de Vigo, et il est possible que le 10 de ce mois (28 août), il ait été à se présenter devant Brest. J'espère vu le peu de durée de la canonnade que la brume aura favorisé la retraite.

Je prie Votre Majesté Impériale et Royale d'agréer mon profond respect.

DECRÈS.

A 1 heure après-midi.

J'ai différé l'expédition de cette dépêche pour attendre de nouveaux renseignements de la correspondance. Je reçois à l'instant la lettre annexée à celle-ci ; elle ne comporte pas d'analyse, mais il paraît certain que le 13 (31 août), M. Allemand était à dix lieues de Belle-Ile ; c'est là où naturellement il devait attendre M. Villeneuve, dans le cas où il aurait fait route sur le Raz.

Découvert sur ce point, il l'aura quitté le 14 (1er septembre), pour se rendre à Cadix : sa traversée sera longue, parce qu'il faut qu'il s'élève dans le golfe et que les vents paraissent depuis longtemps établis à l'Ouest.

DECRÈS.

Au même (1).

19 fructidor an XIII (6 septembre), 9 heures du soir.

Sire,

L'affaire de Villeneuve est désespérante pour moi. Je la vois comme je dois le faire. Je ne crois point à la lâcheté, mais bien à une tête perdue. Quelque fût celui de vos amiraux à qui ces événements fussent arrivés, j'en serais désolé ; à plus forte raison lorsque c'est à un homme avec qui j'ai fait ma première campagne, et avec qui j'ai des liaisons et une amitié de 25 ans.

Ces événements me rendent très malheureux.

---

(1) *Archives Nationales*, Secrétairerie d'État. A F IV, 1196. Let. aut. sig.

Quant à l'affaire de Gênes, j'ai fait tout ce qui dépend de moi pour la remettre dans la direction qu'on n'aurait pas dû quitter. Aussitôt que j'ai pu écrire à Boulogne, je l'ai fait et j'ai *au nom de Votre Majesté* donné des ordres et parlé à M. Forfait d'une manière que le nom seul de Votre Majesté pouvait justifier. Nouvelle lettre de moi la veille de mon départ de Boulogne ; on ne peut être plus mécontent de ce qui se fait à Gênes que je ne le suis. On en est à me proposer de démolir le *Superbe* ; ou M. Forfait, ou M. Sané *sont fols*.

M. Sané avec qui j'ai eu une longue conférence est au désespoir de ce que M. Forfait m'a écrit, et je voulais qu'il partit ce soir pour Gênes, mais le mauvais état dans lequel cette discussion a mis sa santé, ne lui permettra d'appareiller qu'après-demain.

Quant à M. Forfait, M. Salicetti m'en a parlé deux ou trois heures aujourd'hui. Je supplie Votre Majesté Impériale de vouloir bien l'entendre, car il m'a dit des choses inconcevables sur le système de désorganisation et d'*apathie* qu'il a porté dans le service dont il est chargé.

Je supplie Votre Majesté Impériale et Royale d'agréer mon profond respect.

DECRÈS.

Au même (1).

22 fructidor an XIII (9 septembre).

Sire,

Je demande pardon à Votre Majesté Impériale d'oser lui reparler encore d'une correspondance qui lui est désagréable, mais je ne dois pas laisser chanceler l'opinion de ma véracité.

J'ai relu trois fois les lettres, je les ai fait lire et relire pour y chercher le mot fatal. *Il n'y est pas.* Il ne s'y trouve que ce que j'ai eu l'honneur de transmettre à Votre Majesté par extrait littéral.

J'ai l'honneur de lui adresser tous les extraits relatifs à cet article (2).

---

(1) *Archives Nationales*, Secrétairerie d'État. A FIV, 1196. Let. aut. sig.

(2) *Les extraits relatifs à cet article* dont parle Decrès sont les suivants ;

1° Extrait d'une lettre du vice-amiral Villeneuve, 15 thermidor an XIII (3 août).

« ...Dès que je pourrai me mettre en mouvement... (voir *Projets et Tentatives de débarquement*, tome IV, p. 726, 14° ligne à partir du bas) .....dans l'état actuel des choses ».

2° Extrait d'une lettre du vice-amiral Villeneuve, 18 thermidor an XIII (6 août).

« ..... Je vais dès ce soir, faire tourner les vaisseaux..... (voir *Guerres maritimes*, tome II, p. 362, 6° ligne à partir du bas) .....pour me présenter devant Brest ».

3° Extrait d'une lettre particulière du vice-amiral Villeneuve, 19 thermidor an XIII (7 août).

« ..... Je vais partir mais ne sais ce que je ferai..... (voir *Projets et Tentatives de débarquement*, tome IV, p. 776, 3° ligne à partir du bas) .....je ferai route pour l'un ou l'autre de ces deux ports ».

Si je m'étais trompé, je serais trop fort de mes intentions pour ne pas le confesser, et je ne me dégraderais pas par de la fausseté.

Je prie Votre Majesté d'agréer mon profond respect.

DECRÈS.

Au même (1).

Paris, 23 fructidor an XIII (10 septembre).

Sire,

Je m'empresse d'annoncer à Votre Majesté Impériale l'arrivée à *Lisbonne* de la frégate *la Topaze,* et celle au Passage *du Département des Landes*. On m'écrit au moment de leur mouillage (2) et je n'ai point de lettres des capitaines.

On me confirme ce que Votre Majesté sait de la prise de *la Blanche,* qu'on a coulé 9 heures après le combat, parce qu'elle était hors d'état de suivre.

Il paraît que *le Faune* et *la Torche* ont été pris sur le cap Finistère. *La Topaze* s'est canonnée pendant 5/4 d'heure avec un vaisseau de 74 ; elle n'a eu que 7 ou 8 hommes tués dans l'affaire de *la Blanche* et 3 dans celle du vaisseau.

Je prie Votre Majesté d'agréer mon profond respect.

DECRÈS.

La frégate *la Topaze*, capitaine Baudin, venant de la Martinique en 33 jours, vient de mouiller en ce port ; ce bâtiment a eu deux affaires dans sa traversée.

Par la latitude 20°20 longitude 50, elle a rencontré la frégate anglaise *la Blanche* ci-devant française, de 40 pièces de canon et 12 caronades. Après un combat de 3 heures, *la Blanche* s'est rendue. Le capitaine Baudin l'a eue 3 à 4 heures en sa possession, mais elle était tellement maltraitée, et elle avait reçu tant de boulets à sa flottaison qu'on a dû la couler. L'équipage ennemi a été réparti le lendemain de l'affaire sur une

---

4° Extrait d'une lettre du vice-amiral Villeneuve, 22 thermidor an XIII (10 août).

«..... L'escadre du Ferrol... (voir *Projets et Tentatives de débarquement*, tome IV, p. 778, 11° ligne à partir du bas) .....de leur déguiser ma marche ».

5° Extrait d'une lettre du vice-amiral Villeneuve, 4 fructidor an XIII (22 août).

« J'ai l'honneur d'informer Votre Excellence qu'étant parti de devant le Ferrol le 25 thermidor..... (voir *Guerres maritimes*, tome II, p. 366, 12° ligne à partir du bas) .....qui m'ont porté rapidement sur le cap Saint-Vincent. (Un extrait de cette lettre se trouve p. 783 des *Projets et Tentatives de débarquement*, tome IV) ».

(1) *Archives Nationales*, Secrétairerie d'État. A FIV, 1191. Let. aut. sig.

(2) *Archives de la Marine*, BB4, 234. — *Bulletin du secrétaire de la légation française à Lisbonne*, adressé au général Beurnonville et transmis par ce dernier le 11 fructidor an XIII (29 août) au Ministre de la Marine. Ce bulletin suit la lettre de Decrès du 23 fructidor.

corvette et deux autres bâtiments qui ont rejoint *la Topaze* après l'action. La frégate française porte 65 Anglais au nombre desquels sont le capitaine et l'état-major de *la Blanche*.

Dans les parages du cap Finistère, *la Topaze* s'est trouvée en vue d'un vaisseau anglais de 64, lequel l'ayant jointe après une chasse de 24 heures, lui a livré combat à la hauteur du cap Ortégal. Cette seconde affaire qui a duré cinq quarts d'heure et durant laquelle les deux bâtiments ont échangé une douzaine de bordées a eu lieu pendant un moment de calme. Le vent ayant fraichi, *la Topaze* s'est remise sous voile, et après une nouvelle chasse de 40 heures, elle a fait route pour le port de Lisbonne.

Le capitaine Baudin a eu 7 ou 8 hommes tués ou blessés dans le premier engagement et 3 dans ce dernier, son bâtiment a reçu quelques boulets dans le bordage ; il a plus souffert dans sa mâture. Il va faire travailler à ses réparations.

La Blanche allait de la Jamaïque à la Barbade pour renforcer la station anglaise dans ces parages.

Les nouvelles données de la Martinique sont très satisfaisantes. Tout y est en bon état par rapport à la culture et à la défense de l'ile.

Rapport à S. M. l'Empereur et Roi (1).

Paris, 24 fructidor an XIII (11 septembre).

Sire,

J'ai donné l'ordre de diriger sur le Ferrol une partie des militaires malades débarqués à Vigo de l'escadre du vice-amiral Villeneuve, à mesure qu'ils seraient rétablis, pour servir de garnisons des frégates *la Guerrière, la Revanche* et *la Syrène*, dont le réarmement est ordonné.

Mais si les troupes laissées à Vigo sont ou doivent être rappelées en France, j'ai l'honneur de prier Votre Majesté de vouloir bien approuver que trois détachements de ces troupes, composés de 45 hommes chacun, soient retenus pour former les garnisons des trois frégates dont il s'agit, ou que d'autres troupes soient envoyées au Ferrol pour ce service.

J'ai l'honneur de prier, en outre, Votre Majesté d'ordonner que deux autres détachements de 45 hommes soient dirigés sur Flessingue pour la garnison des frégates *la Libre* et *la Furieuse*, dont le réarmement s'effectue en ce port.

Il sera encore nécessaire de destiner sous peu de temps un 4e détachement de 45 hommes pour la garnison de la frégate *la Milanaise* qui va être mise à l'eau à Dunkerque et qui doit entrer de suite en armement.

---

(1) *Archives de la Marine*. BB4, 31. Minute.

A Monsieur le vice-amiral Villeneuve (1).

29 fructidor an XIII (16 septembre).

Je vous adresse, monsieur l'amiral, des instructions signées de S. M. et qu'Elle m'a ordonné de vous expédier (2). L'Empereur m'a prescrit d'y ajouter que si vous rencontriez un convoi ennemi à Naples, vous devez vous en rendre maître, si cela vous est possible.

Par *ennemi,* on entend tous les bâtiments anglais, russes et autrichiens, quoique ces derniers ne soient pas désignés dans les instructions de S. M.. Cependant parmi ceux-ci l'Empereur distingue ceux qui sont de Trieste ou de Venise; ceux de Venise ne devront pas être inquiétés, S. M. honorant de sa bienveillance les habitants de ce pays.

Vous arrêterez ceux de Trieste et autres ports appartenant à l'Autriche.

Ceci doit être secret, et vous devez vous comporter sur ce qui concerne les bâtiments russes et autrichiens, comme agissant par votre pure et personnelle détermination et sans annoncer que vous ayez reçu à cet égard des ordres officiels.

D'après l'activité avec laquelle vous m'avez annoncé par votre lettre du 9 de ce mois que vous travailliez à vous procurer un complément de trois mois de vivres, je présume que vous aurez atteint ce but, lorsque celle-ci vous parviendra.

Ces trois mois seraient bien nécessaires; mais s'il était impossible de se les procurer, *deux mois et demi* sont un minimum avec lequel vous pourrez entreprendre votre mission.

Votre séjour sur les côtes de Naples, et même vos manœuvres dans la Méditerranée dépendront des temps que vous éprouverez et de la quantité de vivres que vous aurez à bord. Il est dit dans les instructions de l'Empereur que vous resterez dans les parages de Naples tout le temps que vous jugerez nécessaire, pour faire le plus de mal possible à l'ennemi. S. M. m'a ordonné de vous expliquer ce paragraphe comme suit :

« Vous resterez dans les parages de Naples tout le temps que vous présumerez pouvoir être maître de la mer (3). Par parages de Naples, l'Empereur entend les côtes d'Italie et de Sicile.

Vous devrez (4) laisser ignorer votre mission et notamment ce qui est relatif à Naples.

Il serait possible que S. M. C. fit embarquer à Cadix, sur les vaisseaux

---

(1) *Archives de la Marine,* BB4, 230. Min. aut.

(2) Voir *Correspondance de Napoléon Ier*, tome XI, p. 195.

(3) *La phrase suivante fut supprimée :*

Si vous aviez assez de vivres pour pouvoir expédier dans l'Adri., une division de bons marcheurs sur les ordres du.....

(4) *Les mots* jusqu'après votre départ de Cadix *furent barrés.*

espagnols, des troupes destinées pour l'Étrurie ; si cela est, vous les ferez débarquer à Livourne.

Je préviens M. le général Lauriston que l'intention de l'Empereur est qu'il se rende immédiatement à Paris. Le général Reille doit avoir reçu le même ordre du Ministre de la Guerre.

Les troupes passagères qui sont à Cadix s'embarqueront donc sous les ordres de l'officier supérieur que le général Lauriston désignera pour les commander. En débarquant ces troupes vous donnerez à cet officier des ordres conformes à vos instructions. Je vous envoie un plan de Naples sur lequel vous trouverez une légende indicative des forts et batteries, et de la situation qu'y occupaient dernièrement un vaisseau anglais et une frégate russe.

Je ne puis trop, monsieur l'amiral, vous recommander de saisir la première occasion favorable pour effectuer votre départ ; et je vous réitère mes vœux les plus ardents pour vos succès.

Au même (1).

Paris, 29 fructidor an XIII (16 septembre).

Monsieur l'Amiral,

Comme votre correspondance ne m'a pas assez fait connaître vos besoins, et que vous m'avez annoncé que vous éprouviez des difficultés pour y pourvoir, je viens d'écrire à M. Le Roy la lettre ci-jointe qui l'autorise à tirer sur moi des traites pour la dépense auxquels ils donneront lieu. Je crois superflu de vous recommander d'y porter toute la modération possible d'après la nature de votre mission.

Recevez, Monsieur l'Amiral, l'assurance de mon sincère attachement.

A Monsieur Le Roy, commissaire général des relations commerciales de France à Cadix (2).

Paris, 29 fructidor an XIII (16 septembre).

J'écris aujourd'hui à M. l'amiral Villeneuve, M. le Commissaire Général, pour lui dire de presser les réparations et l'approvisionnement de la flotte de S. M..

Je vous prie de concourir en tout ce qui dépendra de vous à accélérer toutes les opérations qui peuvent mettre cette flotte en état de reprendre promptement la mer.

Le munitionnaire général des vivres de la marine se charge de la partie des subsistances, et il a fait hier un directeur pour y pourvoir ; mais

(1) *Archives de la Marine*, BB^4, 230. Min. aut.

(2) Ibid.

comme il tardera à arriver et que l'approvisionnement de l'armée est très pressé et ne comporte pas de délai, vous êtes autorisé à lui procurer tout ce que l'amiral Villeneuve reconnaîtra nécessaire, tant en vivres, que voiles et agrès, que les magasins de S. M. C. ne pourraient pas fournir.

Vous pourvoirez par des lettres de change tirées sur moi au paiement de la dépense qui aura lieu et sur laquelle je compte que l'amiral Villeneuve portera toute la modération possible.

J'ai l'honneur.....

A Monsieur l'amiral Gravina (1).

Paris, 29 fructidor an XIII (16 septembre) (2).

Monsieur l'Amiral,

J'adresse à l'amiral Villeneuve des instructions de S. M. sur les opérations auxquelles l'armée combinée est destinée ; il est d'une bien grande importance qu'elle puisse appareiller sans délai, et je sais combien on doit compter sur votre zèle et votre activité.

Il faut que tous les bâtiments soient munis de trois mois de vivres, et je vous prie de vouloir bien concourir avec l'amiral Villeneuve à ce que les bâtiments espagnols qui en auraient une plus grande quantité en fassent un versement proportionnel sur les vaisseaux français, de manière que l'armée toute entière soit également approvisionnée.

Les intérêts des deux puissances sont si communs qu'il n'y a pas à hésiter à partager les moyens dont on peut disposer ; d'ailleurs j'ai fait des approvisionnements considérables sur tous les points où il est possible que touche l'armée combinée.

S. M. a remarqué avec une vive satisfaction la conduite brillante que vous, monsieur l'Amiral et toute l'escadre espagnole, avez tenue dans la journée du 3 thermidor et elle ne l'exprime jamais pour ce qui vous concerne qu'avec les témoignages d'une estime particulière. Elle compte essentiellement sur votre zèle, vos talents et votre courage si éprouvés.

Agréez l'assurance de ma haute considération.

A Monsieur l'amiral Rosily (3).

Paris, le 1er jour complémentaire an XIII
(18 septembre).

Monsieur l'amiral,

Sa Majesté l'Empereur et Roi, a bien voulu vous annoncer elle-même,

---

(1) *Archives de la Marine*. BB4, 233. Min. aut.

(2) Cette lettre est reçue à Cadix le 27 *septembre*.

(3) *Archives de la Marine*, BB4, 230. Min. aut.

qu'elle vous confiait le commandement de ses forces navales combinées avec celles de S. M. C.; et je vous remets ci-joint des instructions signées de S. M. qu'elle m'a ordonné de vous expédier (1).

L'intention de l'Empereur est que vous vous rendiez en toute diligence au port de Cadix; et j'annonce à M. le vice-amiral Villeneuve, que vous êtes destiné à le remplacer; j'en préviens également M. de Gravina, qui commande les forces navales de S. M. C..

M. de Villeneuve, reçoit l'ordre de vous faire reconnaître comme amiral, titre dont S. M. vous investit et de vous remettre tous les documents propres à vous faire connaître le personnel et le matériel de l'armée, ainsi que toutes les instructions qu'il avait reçues et les détails de service qu'il avait organisés.

J'informe également de votre nomination M. le général Beurnonville, ambassadeur de S. M. l'Empereur et Roi, près de S. M. C. et M. Le Roy, commissaire général des relations commerciales de France à Cadix; je les invite l'un et l'autre à concourir, suivant les circonstances, au succès des opérations qui intéresseront l'armée sous vos ordres.

Les états ci-joints, vous feront connaître de quels bâtiments se compose cette armée, ainsi que ceux qui se trouvent à Carthagène.

Les instructions de l'Empereur vous expriment les intentions de S. M. sur la mission que vous avez à remplir; mais d'après ses ordres, j'ajoute que dans le cas où vous rencontreriez un convoi ennemi à Naples, vous devez vous en rendre maître, si cela vous est possible.

Sous la désignation *d'ennemis*, sont compris tous les bâtiments anglais, russes et autrichiens, quoique ces derniers ne soient pas distingués dans les instructions de S. M.. Cependant parmi ceux-ci l'Empereur distingue les bâtiments de Venise; S. M. honore de sa bienveillance les habitants de ce pays et elle tolère jusqu'à nouvel ordre leur navigation ; mais vous arrêterez tous les bâtiments appartenants à tous autres ports de l'Autriche, tels que Trieste, Fiume, etc.

Vous devez toutefois, monsieur l'amiral, vous comportez sur ce qui concerne les bâtiments russes et autrichiens, comme agissant par votre détermination personnelle, et sans que vous paraissiez avoir reçu à cet égard des ordres officiels.

Votre séjour dans les parages de Naples et même vos manœuvres dans la Méditerranée dépendront des temps que vous éprouverez pendant votre navigation, ainsi que de la quantité de vivres que vous aurez à bord. et je vous préviens à ce sujet, que l'Empereur m'a chargé de vous exprimer qu'il entendait par *parages de Naples*, les côtes d'Italie et de Sicile (cette explication se rapporte au septième paragraphe des instructions de S. M.).

Vous êtes libre d'envoyer une division dans l'Adriatique, si vous avez assez de vivres et que les circonstances le comportent. Vous pourriez donner le commandement au capitaine Cosmao.

---

(1) Voir *Correspondance de Napoléon Iᵉʳ*, tome XI, p. 217.

Vous devez, monsieur l'amiral, garder le plus profond secret sur le but de votre mission, sur ce qui concerne les bâtiments russes et autrichiens et notamment sur les opérations à faire à Naples. Cependant je vous préviens que le gouvernement espagnol est informé que dans le cours de votre navigation, vous pourriez vous rapprocher de Livourne et il serait possible que S. M. C. fît embarquer à Cadix, sur les navires espagnols, des troupes destinées pour l'Étrurie; si cette disposition a lieu, vous ferez débarquer ces troupes à Livourne.

M. le général Lauriston, qui commandait les troupes expéditionnaires embarquées à Toulon, a reçu l'ordre de revenir en France et le même ordre a été adressé à M. le général Reille, qui commandait en second ces troupes; mais M. le général Lauriston doit, conformément aux intentions de l'Empereur, désigner, avant de quitter Cadix, un officier supérieur pour commander les troupes passagères qui sont en ce port et lorsque vous ferez débarquer ces troupes, vous ordonnerez à cet officier, suivant le sixième paragraphe des instructions de S. M., de joindre l'armée aux ordres du général Saint-Cyr.

M. le vice-amiral Villeneuve vous remettra un plan de Naples, sur lequel vous trouverez une légende indicative des forts et batteries et de la situation qu'occupèrent dernièrement un vaisseau anglais et une frégate russe.

L'Empereur vous prescrit, par ses instructions, monsieur l'amiral, de vous porter dans la Méditerranée, aussitôt qu'une circonstance favorable se présentera pour votre appareillage et j'espère qu'à votre arrivée à Cadix, vous trouverez l'armée prête à mettre sous voiles; chaque bâtiment a du se pourvoir de trois mois de vivres, mais s'il avait été impossible de les procurer, vous pouvez avec deux mois et demi de subsistances au moins, entreprendre la mission dont vous êtes chargé et ce déficit pour quinze jours ne devrait pas vous retenir, dans le cas où vous pourriez faire sortir l'armée combinée.

Je vous répète que l'Empereur met la plus grande importance à ce que vous remplissiez votre mission sans délai, mais si les circonstances vous opposaient des obstacles invincibles, S. M. veut au moins que vous fassiez sortir ou toute l'armée ou plusieurs divisions, toutes les fois que le temps le permettra. Ces sorties fréquentes entretiendront l'activité des équipages, elles éloigneront l'ennemi, feront cesser ce blocus qui est insultant pour les pavillons des deux puissances et S. M. n'entend pas que les forces navales soient jamais bloquées par des forces inférieures.

Mes vœux vous suivront, monsieur l'amiral, dans la grande entreprise qui vous est confiée et j'attends de vous des comptes journaliers sur la situation et tous les mouvements de l'armée; vous devez même expédier des courriers extraordinaires, lorsque vous aurez à m'informer d'événements qui seraient d'un grand intérêt. J'espère fortement que tous ceux auxquels vous prendrez part, seront tous honorables pour les armes de S. M.. Elle a mis une entière confiance dans votre longue expérience, dans votre courage, dans la fermeté de votre caractère, dans l'exemple

que vous présenterez aux officiers sous vos ordres. S. M. compte que votre commandement sera marqué par des faits d'armes audacieux et glorieux pour sa marine et vous devez être assuré que j'éprouverai une bien vive satisfaction, à mettre sous ses yeux les détails des succès que vous aurez obtenus.

Recevez, monsieur l'amiral, l'assurance de ma considération très distinguée et de mon sincère attachement.

A Monsieur le Général Beurnonville, ambassadeur de S. M. l'Empereur et Roi, à Madrid (1).

Paris, 1er jour complémentaire an XIII (18 septembre).

Monsieur l'Ambassadeur,

J'ai l'honneur de vous prévenir que M. l'amiral Rosily vient d'être nommé par S. M. l'Empereur et Roi, au commandement de l'armée navale de Cadix, en remplacement de M. l'amiral Villeneuve.

Je vous demande la continuation de vos bons offices pour M. l'amiral Rosily et pour les commandants des bâtiments de S. M. qui se trouvent dans les ports d'Espagne; vous avez efficacement contribué au succès de leurs opérations par l'activité de vos démarches, et je vous exprime à l'avance mes remerciements de tout ce que vous ferez pour M. l'amiral Rosily.

L'intention et le vœu de l'Empereur sont que les vaisseaux réunis à Cadix, soient dans le plus court délai remis en état de prendre la mer, et déjà M. l'amiral Villeneuve et M. Le Roy avaient reçu des instructions à ce sujet. Je ne doute pas que les officiers de S. M. C. ne se soient empressés de procurer à l'armée française tous les secours qu'il était en leur pouvoir de lui donner, et c'est pour le moment l'objet le plus important; aussi je réclame encore votre intervention, si dans cette circonstance vous jugez qu'elle puisse faire atteindre plus promptement le but désiré par S. M..

Je vous prie de donner communication de ces dispositions au Gouvernement espagnol.

Recevez, monsieur l'Ambassadeur, l'assurance de ma haute considération et de mon sincère attachement.

A Monsieur Le Roy, Commissaire général des relations commerciales de France en Andalousie, à Cadix (2).

Paris, le 1er jour complémentaire an XIII (18 septembre).

Je vous préviens, Monsieur le Commissaire général, que M. l'amiral

---

(1) *Archives de la Marine*, B B4, 234. Min. aut.

(2) Ibid.

Rosily se rend à Cadix pour y prendre, en remplacement de M. l'amiral Villeneuve, le commandement des forces navales de S. M. l'Empereur et Roi.

Je n'ai pas besoin de vous dire que vous devrez donner à M. l'amiral Rosily toutes les communications ostensibles et confidentielles propres à lui faire connaître les ressources du pays et les personnes avec lesquelles il aura des relations; votre zèle et votre prudence me garantissent l'exactitude des renseignements qu'il recevra de vous, et je vous saurai beaucoup de gré des soins, quels qu'ils soient, que vous prendrez pour contribuer au succès des opérations de M. l'amiral Rosily.

Je me réfère à ma dépêche du 29 fructidor (16 sept.) expédiée par courrier extraordinaire; je vous recommande donc de nouveau de faire tout ce qui dépendra de vous pour que l'armée reçoive sans délai le complément des vivres et des approvisionnements qui lui sont nécessaires, et je vous répète que si les circonstances l'exigent vous pouvez tirer sur moi, des traites pour l'acquittement des dépenses qui auront eu lieu.

J'ai l'honneur de vous saluer.

A l'Amiral Villeneuve (1).

3e jour complémentaire an XIII (20 septembre).

Monsieur le Vice-Amiral,

S. M. l'Empereur et Roi vient de nommer M. le vice-amiral Rosily au commandement de l'armée navale réunie à Cadix, et a ordonné que vous vous rendriez à Paris pour rendre compte de la campagne que vous venez de faire.

Vous devrez donc aussitôt que le vice-amiral Rosily vous aura remis cette dépêche remettre le commandement de l'armée et il y sera reconnu en qualité d'amiral.

Vous lui remettrez en même temps tous les plans, et notamment celui de Naples que je vous ai adressé, les mémoires et documents dont la connaissance importe au succès des opérations dont il est chargé, et vous vous rendrez à Paris sans délai conformément aux ordres de S. M..

Recevez Monsieur le vice-amiral, l'assurance de ma considération distinguée.

A l'Amiral Rosily (2).

20 septembre.

Monsieur le vice-amiral, j'ai l'honneur de vous prévenir que S. M.

---

(1) *Archives de la Marine*. BB4, 230. Min. aut.

(2) Ibid.

vous a nommé avec le titre d'amiral au commandement de l'armée navale réunie à Cadix, le vice-amiral Villeneuve étant appelé à Paris. Je prescris à cet officier général au nom de l'Empereur de vous remettre le commandement aussitôt que vous lui aurez remis la dépêche ci-jointe par laquelle je lui transmets les ordres de S. M..

A l'Empereur (1).

3ᵉ jour complémentaire an XIII (20 septembre).

Sire,

Je m'empresse d'avoir l'honneur d'envoyer à Votre Majesté Impériale et Royale une lettre que je reçois par le général Beurnonville, du général Lauriston pour Votre Majesté.

M. le général Beurnonville me mande en date du 22 fructidor (9 sept.) que le 16 (3 sept.) de ce mois il y avait devant Cadix 24 vaisseaux anglais, dont 7 à trois ponts.

C'est le 14 (1er sept.) que j'ai expédié de Boulogne au vice-amiral Villeneuve, l'ordre de Votre Majesté de prendre l'offensive avec l'ennemi toutes les fois que celui-ci serait inférieur.

Ce courrier aurait pu arriver le 26 ou le 27 (13 ou 14 septembre) à Cadix ; ainsi si la force de l'ennemi devant ce port n'a point augmenté, il serait très possible qu'aujourd'hui il y eut une bataille navale livrée à sa hauteur.

Je prie V. M. d'agréer mon profond respect.

DECRÈS.

L'amiral Rosily part cette nuit.

Au même (2).

Paris, 5 vendémiaire an XIV (27 septembre).

Sire,

Je joins ici deux lettres, l'une du général Beurnonville et l'autre du général Lauriston adressées à Votre Majesté et qui me sont arrivées par courrier extraordinaire.

J'y ajoute un rapport sur les appréhensions qu'éprouvent les administrateurs du port de Dunkerque relativement au peu de garnison de la place et aux approches journalières de l'ennemi.

L'amiral Villeneuve me mande qu'il voit constamment 24 ou 25 vaisseaux ennemis dont 7 à trois ponts ; que l'escadre espagnole est de 12 vaisseaux en rade ; que 3 achèvent leurs réparations ; que l'amiral Gravina n'en a conservé qu'un de ceux qui ont été à la Martinique et qu'enfin tous

---

(1) *Archives Nationales,* Secrétairerie d'État. A Fɪᴠ, 1196. Let. aut. sig.
(2) Ibid.

les vaisseaux français sont maintenant réparés et qu'il saisira la première occasion favorable pour faire une sortie avec toute l'armée combinée. C'est le contenu d'une lettre qui renferme beaucoup d'autres détails trop longs et de nature à ne pas occuper Votre Majesté. Je crois devoir lui soumettre sa réponse à ma dépêche du 14 fructidor (1er septembre).

Je prie Votre Majesté d'agréer mon profond respect.

DECRÈS.

J'ai vu le général Marescot aujourd'hui; il m'a donné sur le maire de Dunkerque des idées peu satisfaisantes; il m'a dit qu'il remplirait le devoir d'en faire son rapport à Votre Majesté et j'ai lieu de penser qu'elle est déjà informée de la sorte de sollicitude qu'ont donné au général Carra-Saint-Cyr les dispositions peu zélées de ce magistrat.

Au même (1).

Paris, 10 vendémiaire an XIV (2 octobre).

Sire,

Les dernières lettres que j'ai reçues de Vigo sont en date du 24 fructidor (11 septembre).

Le commandant de *l'Atlas* me mande qu'il va se rendre au Ferrol avec les deux vaisseaux espagnols qui étaient avec lui dans cette baie.

Le bataillon génois d'artillerie de marine qui était à Gênes est arrivé à Toulon, sur *la Durance* et *le Mohawk* le 4e jour complémentaire.

On presse les travaux à Brest pour disposer les escadres à une longue navigation.

L'amiral Ganteaume me mande *qu'il est dans un état plus pitoyable que jamais. Sa goutte est remontée à l'estomac; ses médecins lui répètent qu'il faut qu'il change promptement d'air.*

Je prie Votre Majesté de l'autoriser à remettre les affaires au contre-amiral Leissegues, puisqu'il est dans un état si fâcheux.

Je suis avec un profond respect,

De Votre Majesté

Le fidèle et dévoué serviteur.

DECRÈS.

Au même (2).

Paris, 14 vendémiaire an XIV (6 octobre).

Sire,

J'ai remis aujourd'hui à Mr Jérôme, l'ordre de commandement du *Vétéran* et celui de se rendre à Brest sans délai.

---

(1) *Archives Nationales*, Secrétairerie d'État. A FIV, 1196. Let. aut. sig.

(2) Ibid.

Il m'a dit qu'il ferait tout ce qui peut être agréable à Votre Majesté, mais il ne m'a pas dissimulé que c'était uniquement par respect pour sa volonté qu'il se livrait à cette destination.

Il eut désiré que Votre Majesté lui eût donné le commandement en chef de l'escadre.

Il a des préventions personnelles contre le contre-amiral Willaumez, qu'il regarde, m'a-t-il dit, comme un très bon officier, mais dont il paraît qu'il croit avoir eu à se plaindre. Au reste, je n'ai trouvé Mr Jérôme inaccessible à aucun bon raisonnement, et il m'a paru disposé à faire tout ce qu'exigerait Votre Majesté.

Je le verrai demain encore et je chercherai à fortifier ces bonnes dispositions. Mais on ne peut se dissimuler que cette campagne lui paraît un grand sacrifice ; il est toujours malade à la mer, ce qui lui donne un grand éloignement pour ce métier. Un service subalterne sur cet élément est opposé à toutes ses idées, et ce n'est que bien malgré lui qu'il servira sur un vaisseau dont le commandement le flatte peu, parce qu'il ne recueillera pas, m'a-t-il dit, assez de gloire, s'il ne commande pas l'escadre entière. Il m'a annoncé qu'il se rendrait à Brest immédiatement après un voyage qu'il va faire à *Pont*, pour rendre ses devoirs à Madame.

Il paraîtrait par une gazette anglaise du 27 fructidor (14 septembre), que l'escadre *Allemand* a été vue le 2 septembre (15 fructidor), par les 46° de latitude et les 23° de longitude.

Ce point est à 200 lieues à l'Ouest du cap Finistère et 100 lieues N.-O. des Açores, à 280 lieues O.-S.-O. de Brest.

Cette croisière répond à peu près à l'une de celles que j'avais eu l'honneur de proposer à V. M.; elle est dirigée contre ce qui vient des Antilles et de l'Inde.

Les travaux de l'escadre de Brest sont poussés avec activité et vont cependant peu vite. Chacun veut refaire son arrimage et pour des campagnes aussi longues cela paraît d'autant plus nécessaire que beaucoup de futailles qui sont depuis 3 ans sur les vaisseaux se trouvent pourries.

Pour former les équipages de *la Furieuse* et de *la Libre*, il a fallu prendre tous les marins des 81 corvettes de pêche et des 81 transports qui étaient à Calais. Je demande à Votre Majesté l'autorisation de désarmer ces bâtiments.

J'ai fait partir les équipages sur 5 corvettes. L'envoi par terre eût donné lieu à trop de désertions. Je n'ai pas encore de nouvelles de leur arrivée.

Le général Mounet qui s'attend à une attaque, paraît compter sur ces équipages, mais Votre Majesté a donné l'ordre que les frégates fussent expédiées en croisières. Si elle juge à propos de changer d'intention, je la prie de me donner ses ordres.

Je suis avec respect, Sire, de Votre Majesté, le fidèle et dévoué serviteur,

DECRÈS.

Au même (1).

Paris, 18 vendémiaire an XIV (10 octobre).

Sire,

J'ai l'honneur de faire parvenir à Votre Majesté une lettre à elle adressée par le général Lauriston.

Le vice-amiral Villeneuve a reçu le 5 de ce mois (27 septembre) les derniers ordres de V. M... Il aura trois mois de vivres. Le 8 (30 septembre), les troupes auront été embarquées et ses intentions sont énoncées dans l'ordre dont je transmets copie à V. M. (2).

Il croit avoir 31 vaisseaux ennemis devant Cadix, dont 7 à 3 ponts.

Les forces combinées se composent de 33 vaisseaux dont 4 à 3 ponts, 5 de 80, 23 de 74 et 1 de 64.

Il ne me témoigne d'autre sollicitude que celle d'un vent contraire qui empêcherait toute l'armée d'appareiller le même jour, comme il arriva dans l'an VII, à l'amiral Bruix, qui mit soixante-douze heures dans son appareillage.

Je prie V. M. d'agréer mon profond respect.

DECRÈS.

Au même (3).

Paris, 27 vendémiaire an XIV (19 octobre).

Sire,

Ce n'est qu'à regret, et uniquement pour obéir à l'ordre que Votre Majesté m'a donné, que je me permets de lui écrire au milieu des immenses et glorieux événements que commande son génie, et en remplissant ce devoir, il m'est bien difficile d'imposer silence à mon admiration, mes sollicitudes et mes regrets d'être aussi loin de Votre Majesté, pour me restreindre à ce dont mon devoir et le respect me permettent de l'occuper.

Je ne solliciterai point de Votre Majesté, l'honneur d'être appelé au partage de ses dangers, parce que je sens que je ne puis lui offrir que du zèle, des forces physiques et un dévouement, dont tant d'autres plus utiles, lui offrent l'hommage, que le mien ne peut être compté pour rien dans les circonstances présentes.

Cependant, si elles étaient telles qu'un homme de plus ne fut *pas oisif* à votre quartier général, ou dans toute situation quelconque, où le plus grand attachement à votre personne serait nécessaire, je serais bien heureux d'en être rapproché.

---

(1) *Archives Nationales,* Secrétairerie d'État. A F IV, 1196. Let. aut. sig.

(2) Cet ordre est celui de Villeneuve aux capitaines commandants, du 6 vendémiaire an XIV (28 septembre).

(3) *Archives Nationales,* Secrétairerie d'État. A F IV, 1196. Let. aut. sig.

Depuis quarante-huit heures que les bulletins ne sont pas arrivés à Paris, l'impatience et la sollicitude y sont extrêmes, si j'en juge d'après ce que j'en éprouve; et nous n'avons pas cessé un instant d'être devant *Ulm* et *Memmingen*.

Votre Majesté a plutôt détruit des armées ennemies, que nous n'avons préparé quelques vaisseaux pour aller combattre une poignée de ses ennemis; c'est ce que j'écrivais hier à Brest, pour presser les travaux des escadres.

Tous les vaisseaux expéditionnaires refont leur arrimage, ce qui est à peu près un armement complet, et il faudra plusieurs jours pour que ce travail soit terminé. Alors on aura fait tout ce qui est possible pour assurer le succès de vos escadres.

Je suis toujours sans nouvelles sur la division du capitaine Allemand.

J'en ai de Cadix, en date du 10 de ce mois.

Il paraît qu'il y a 32 vaisseaux anglais dans ces parages quoiqu'ils ne soient pas tous à vue. L'amiral me mande qu'il est en appareillage et qu'il saisira la première occasion de sortir. Nelson est arrivé sur Cadix et y a été accompagné d'une renommée de projets de descente, de bombardement et d'incendie.

C'est ce que me mandent l'amiral et le général Beurnonville.

Rien de nouveau dans la situation de l'ennemi sur nos côtes.

Les deux bricks d'Helvoet-Sluys, qui en avaient appareillé ont été obligés par une frégate et une corvette ennemie d'y rentrer après vingt-quatre heures. Ils ressortiront au premier moment.

On me mande de Hambourg, en date du 17, qu'une flotte russe composée de 3 vaisseaux de ligne, 5 frégates et 32 bâtiments de transport est arrivée le 4 octobre (12 vendémiaire), sur les côtes de la Poméranie Suédoise et y a débarqué aussitôt 8.000 Russes, qui réunis aux Suédois forment 14.000 hommes; on les croit destinés à agir contre le Hanovre, et de là contre la Hollande.

Une prise faite par un corsaire de Boulogne, rapporte que 100 bâtiments de transport installés et numérotés pour de l'infanterie et de la cavalerie sont réunis aux Dunes, sous la protection de 30 à 40 bâtiments de guerre. Il y a d'autres transports dans les ports voisins destinés à la même expédition. 5 ou 6.000 Hanovriens qui étaient dans l'intérieur, ont été dirigés sur les côtes pour s'y embarquer.

Je suis avec respect, Sire, de Votre Majesté, le fidèle et dévoué serviteur.

DECRÈS.

Je reçois à l'instant l'avis que 7 vaisseaux anglais, 3 frégates et 2 corvettes ont été rencontrés le 4 octobre, à vingt-deux lieues à l'O.-N.-O. du Ferrol, où ils attendaient la division de Rochefort. Cette position est à 65 lieues à l'E.-S.-E. de celle où le capitaine Allemand avait été vu deux jours auparavant.

Projet secret pour l'Empereur et Roi (1).

Paris, 22 fructidor an XIII (11 septembre 1805).

L'Angleterre se croit affranchie, du moins pour un temps, de la crainte d'une invasion. C'est précisément le moment de frapper contre elle le grand coup.

Les chaloupes canonnières et de débarquement seront distribuées entre tous les ports, grands et petits qui existent entre Dunkerque et Flessingue inclusivement.

On préparera en même temps dans le même local, ce qui sera possible de vaisseaux, frégates et corvettes, sans déplacer aucune grande escadre.

Les dispositions nécessaires, et tous les ordres devront être donnés par quelqu'un en apparence sans mission. Des signaux communiqueront d'une extrémité à l'autre de cette ligne de côtes qui n'a pas 20 lieues marines d'étendue.

C'est par un vent d'Est ou de Nord-Est forcé, dans l'hiver, et les longues nuits, qu'à un signal donné tout devra mettre à la voile spontanément, pendant que les Anglais croiront l'Empereur occupé ailleurs.

Par un tel vent, leurs vaisseaux seraient retenus dans leurs ports, ou obligés d'y rentrer.

On entrera en force, rapidement et à la faveur de la nuit, dans la Thamise *(sic)*.

C'est sur les bords de la Thamise que sont situés le plus grand nombre de leurs ports, chantiers et établissements maritimes.

Si quelque vaisseau ou frégate de garde était mouillé dans la partie où la rivière se rétrécit, au *Nore*, ou ailleurs, on l'attaquera et l'abordera, et pendant ce temps les chaloupes et brûlots passeront outre.

On est certain d'incendier au moins les ports de *Chatham* et de *Sheerness;* on pourra même, si le vent se soutient, et à la faveur de la marée, et du trouble que jettera cette attaque, se porter rapidement jusqu'à Londres, et en incendier tout le quartier marin, qui a deux lieues de développement, Greenwich, Deptford, Blackwall et Woolwich.

La retraite sera facilitée par la marée descendante et protégée par les bâtiments de guerre qui seront venus avec la flottille.

Je connais un officier de marine capable d'entreprendre et d'exécuter ce coup de main avec l'audace et l'activité nécessaires. Je sollicite une audience de Sa Majesté pour lui présenter de plus grands détails et les développements de ce projet avec la carte.

Sa réussite, même partielle, fera un tort incalculable à l'Angleterre.

LESCALLIER.

---

(1) *Archives Nationales,* Secrétairerie d'État. A F IV, 1597.

LETTRES
DU GÉNÉRAL BEURNONVILLE
AMBASSADEUR DE FRANCE PRÈS S. M. C. A MADRID,
DE LE ROY
COMMISSAIRE GÉNÉRAL DES RELATIONS COMMERCIALES A CADIX,
ET DU PRINCE DE LA PAIX.

A S. Ex. le Ministre des Relations Extérieures (1).

Madrid, le 27 thermidor an XIII
(15 août).

Monseigneur,

Aucun courrier extraordinaire n'a été expédié des ports d'Espagne, ce qui nous force de présumer que les escadres ne sont pas sorties de la position où elles étaient le 18 de ce mois.

Mr Ailhaud me marquait à la date du 19, que Monsieur le vice-amiral Villeneuve se proposait d'appareiller le lendemain, mais il ne paraît pas que cela ait été fait, car nous en aurions eu la nouvelle.

Notre escadre a pris au Ferrol pour quarante-cinq jours de vivres sans qu'il ait été besoin pour cela de les emprunter à l'escadre espagnole. Mes instances sur ce point ont été efficaces, et le Prince de la Paix a donné de tels ordres qu'il n'y a point eu d'hésitation dans la manière dont ce service a été rendu.

Il s'est écoulé tant de jours depuis celui du combat, que l'on peut raisonnablement conjecturer que les escadres anglaises se seront réunies et c'est à quoi j'attribue la permanence de nos amiraux au Ferrol et à la Corogne. *Nelson* et *Calder* n'ont pas moins de 27 vaisseaux, dont plu-

---

(1) *Archives des Affaires Étrangères.* Espagne, Correspondance politique, 668.

sieurs à trois ponts. *Collingwood* et *Bickerton* n'en ont pas moins de dix, ce qui forme autour de la péninsule une masse de forces anglaises très considérable.

Au départ du dernier courrier de Carthagène, l'escadre espagnole était sur une seule ancre à la tête de la rade, et *Mr de Salcedo* se proposait d'appareiller aux premières communications rassurantes qu'il recevrait de Cadiz. Il existe entre les chefs des deux escadres des intelligences utiles, auxquelles il ne manque qu'un peu de célérité pour être d'un effet infaillible.

Avec quel empressement je vous informerais, Monseigneur, des événements qui vont éclore, si j'étais assez heureux pour avoir à vous apprendre que le génie de Sa Majesté et la valeur de nos armées navales, ont triomphé des résistances et des efforts que l'ennemi est actif, et malheureusement trop en mesure de nous opposer !

Je prie V. Ex. de vouloir bien agréer l'hommage de ma haute considération et de mon sincère attachement.

Le général BEURNONVILLE.

P.-S. — La pièce ci-jointe est une réponse de l'amiral *Collingwood* aux consuls des puissances neutres, concernant le blocus de Cadiz. L'amiral anglais ne manque pas d'invoquer à cet égard un traité. Il est vrai que la date en est fraîche, c'est celui de 1801, entre les cours de Londres et de Pétersbourg. La Russie était dès lors prédestinée à servir d'instrument et d'excuse à la pratique arbitraire du code de la marine britannique.

B.

Au même (1).

Cadix, le 3 fructidor an XIII
(21 août).

Monseigneur,

C'est avec la plus vive satisfaction que je m'empresse d'annoncer à Votre Excellence l'heureuse arrivée de l'escadre combinée en ce port. Sa rénnion aux vaisseaux stationnés au Ferrol porte aujourd'hui sa force à :

18	Vaisseaux de guerre	Français,
5	Frégates	
3	Corvettes et bricks	
et 11	Vaisseaux	Espagnols.
1	Frégate	
1	Corvette	

Total : 29 vaisseaux de ligne, 6 frégates et 4 corvettes.

Il faut présentement y ajouter les 3 vaisseaux espagnols ancrés en cette

(1) *Archives des Affaires Étrangères*. Espagne, Correspondance politique, 668.

baie, ce qui porte l'armée combinée à 32 vaisseaux, dont 2 à trois ponts.

M. l'amiral Collingwood a embouché hier le détroit à la reconnaissance de la flotte et il est à présumer qu'il se sera retiré avec les trois vaisseaux qui croisaient sur le front de cette baie à Gibraltar. Les signaux de la côte n'ont encore rien indiqué sur le lieu de sa retraite jusqu'à ce moment.

Les mauvaises qualités du vaisseau *la Castille* et son dénuement d'équipage ne lui permettront point de se joindre à l'armée.

Agréez, Monseigneur, l'hommage du respect avec lequel j'ai honneur de vous saluer.

LE ROY.

Le 3 au soir.

On a vu au S.-O., les vents à O.-S.-O., quatre vaisseaux de guerre, une frégate et une corvette anglais.

L. R.

A S. Ex. le Ministre de la Marine et des Colonies (1).

Cadix, 3 fructidor an XIII (21 août).

Monseigneur,

J'éprouve une bien vive satisfaction de l'arrivée en cette baie de l'armée combinée.

Mr l'amiral Villeneuve se prépare à vous envoyer un courrier, je n'ai à rendre compte à Votre Excellence que des détails relatifs à l'exécution de vos ordres du 7 du mois dernier, auxquels j'ai eu l'honneur de répondre le 19.

L'effet moral de la réunion à la baie d'Arès, de la prompte traversée jusqu'ici de la seconde disparition du blocus anglais a été de pulvériser les efforts de nos détracteurs qui déjà avaient été rappelés à plus de circonspection par ma lettre vigoureuse à M. de Solano, capitaine général.

J'ignore encore quelles seront les demandes de Mr l'amiral Villeneuve, mais par un premier aperçu il désire compléter trois mois de vivres et à cet effet, il veut prendre ici pour cinquante à cinquante-cinq jours de vivres de campagne, et le journalier sur le pied de 17.000 hommes environ, pendant le temps du séjour ici.

Mr l'amiral demande en outre le remplacement des munitions pour trois mois de campagne.

Nous nous adresserons, Monseigneur, à la marine espagnole pour tout ce qu'il sera possible, mais si elle peut nous aider sous le rapport des vivres en ne prenant que ce qui sera de recette, nous éprouverons beaucoup de

---

(1) *Archives de la Marine*, BB4, 234. Let. sig. de Le Roy.

peine pour la majeure partie du reste; les armements des 14 vaisseaux espagnols ont épuisé l'arsenal.

Le seul moyen de vaincre les obstacles serait des fonds.

Le crédit de nos alliés est nul, je vais joindre ici un aperçu dans les formes prescrites par votre lettre du 20 frimaire dernier.

L'article des munitions devient par les circonstances du combat très difficile à apprécier, les vaisseaux provenant de Toulon n'ont pris au Ferrol que de la chandelle et quelques pièces de matière.

L'arsenal de la Carraque est tellement épuisé que je crains beaucoup de refus.

Il paraît que nous recevrons environ 300 malades.

Je vais faire, Monseigneur, l'impossible pour subvenir aux besoins de l'escadre, mais la somme que vous m'avez envoyée par la lettre de crédit jointe à celle dont vous m'avez honoré le 15 thermidor (3 août), servira à peine à solder les premiers acomptes; mon unique confiance est dans l'exactitude que vous ordonnerez pour l'accomplissement des engagements que je me vois forcé de contracter.

Je ne dois pas dissimuler à Votre Excellence que mon crédit est tellement perdu que ce ne sera même qu'avec une extrême difficulté que je pourrai me procurer des fonds en délivrant des traites sur votre département.

Agréez, Monseigneur, l'hommage de mes sentiments respectueux.

Le Roy.

Le 3 au soir.

On a vu au coucher du soleil, dans le S.-O., les vents à O.-S.-O., 4 vaisseaux de guerre, 1 frégate, 1 corvette anglais.

Tant que l'armée combinée sera en rade, Monseigneur, il devient superflu que j'entre dans les détails nautiques. Je vais me livrer en entier au devoir de la mettre le plus tôt possible en ce qui concerne les vaisseaux de l'Empereur en état de reprendre la mer.

L. R.

Au même (1).

Madrid, le 4 fructidor, an XIII
(22 août).

Monsieur le Vice-Amiral,

Nous n'avons encore connaissance d'aucune nouvelle relative à la route des escadres. La seule observation qui ait été faite à leur sortie du Ferrol, c'est que le vent soufflait du Nord-Est, ce qui semblait contrarier la marche des amiraux, en apparence dirigée à doubler le cap *Ortegal*.

---

(1) *Archives de la Marine*, B B 4, 234. Let. sig. de Beurnonville.

C'est le 25 thermidor (13 août) seulement que l'escadre a appareillé, en tout forte de 29 vaisseaux de ligne, de 7 frégates et de 4 corvettes ou bricks.

On pense que la continuation des mêmes vents l'aura obligée de mettre en panne dès la nuit du 26. Elle avait été perdue de vue dans la journée.

Le vaisseau de 64, le *Saint-Julien*, a été laissé au Ferrol et remplacé par le *Saint-Ildephonse* de 74. Cet arrangement convenait de toute manière aux amiraux français et espagnols, qui sont d'une même opinion sur l'inconvénient grave de l'inégalité du rang et de la marche des vaisseaux ; dans la traversée de l'escadre, à son retour de la Martinique, on en a fait la plus contrariante épreuve, et c'est principalement la raison qui a déterminé MM. Villeneuve et Gravina à laisser à Vigo *l'Atlas, l'América et l'España*.

Je trouve dans le dernier rapport de Mr Le Roy, que selon la déclaration d'un prisonnier espagnol déserté de la baie de Gibraltar, on était informé dans cette place que lord Nelson avait quitté le cap *Saint-Vincent* vers le 15 thermidor, en cherchant à se réunir à *sir Calder*. Les mêmes vents ont dû lui être contraires, ainsi qu'à notre escadre, et ce ne serait qu'à la faveur de dix jours d'avance que l'ennemi aurait pu gagner le large, et parvenir à sortir du désavantage où la désunion de ses forces et la différence des hauteurs le maintiennent depuis quelque temps. Espérons plutôt que la fortune de Sa Majesté continuera de lui être fatale et que les escadres atteindront le but qui leur est assigné.

Je prie V. Ex. de vouloir bien agréer l'hommage de ma haute considération et de mon sincère attachement.

Le Général BEURNONVILLE.

P.-S. — La santé du contre-amiral Gourdon étant décidément trop altérée pour lui permettre une campagne de mer, Monsieur le vice-amiral Villeneuve a désiré qu'on le débarquât et qu'il restât au Ferrol. Il est hors de danger, mais le caractère de sa maladie était fait pour inspirer de sérieuses inquiétudes.

B.

Au même (1).

Madrid, 5 fructidor an XIII (23 août).

Monsieur le Vice-Amiral,

Mon courrier est de retour de Cadiz et je le réexpédie à Votre Excellence avec les deux dépêches ci-jointes de *M. Le Roy*, commissaire général.

Les lettres particulières ont annoncé de manière à ce que le fait puisse être considéré comme certain, que l'escadre de Rochefort a relâché le

(1) *Archives de la Marine*, B B⁴, 234. Let. sig. de Beurnonville.

28 thermidor à *Vigo* d'où elle a remis à la voile dans la même journée, aussitôt que le commandant y eut pris connaissance des dépêches qui lui ont été adressées dans ce port.

On n'a encore aucune nouvelle des escadres combinées. Seulement il a été écrit du *Ferrol* que huit voiles y ont été signalées, qu'on avait prises d'abord pour l'escadre de Rochefort, mais elles ont passé sans se faire plus spécialement reconnaître, et ce n'est que par le premier courrier que l'on pourra savoir si ces huit voiles étaient françaises ou anglaises.

La réunion des forces aux ordres des amiraux *Nelson* et *Calder* est toujours problématique; le doute est dans ce cas préférable à une certitude peu satisfaisante, et mon opinion est que si la jonction de l'ennemi se fût effectuée, il aurait mis quelque importance à ne pas la laisser ignorer à nos amiraux et même à leur en imposer sur la situation véritable des escadres anglaises, que j'aime à ne pas croire très brillante.

Je prie V. Ex. de vouloir bien agréer l'hommage de ma haute considération et de mon sincère attachement.

Le général BEURNONVILLE.

P.-S. — J'ai retenu le courrier trente-six heures, tant par le besoin de repos qu'il avait, qu'en raison de l'assurance que m'a donnée Mr Le Roy, que les dépêches dont il est porteur ne sont pas d'un intérêt urgent. V. Ex. fera une chose très obligeante pour moi, si elle a la bonté de le charger de la première dépêche à mon adresse. Ce courrier est de ma maison et n'a fait la course que parce que celui de *M. Bertin*, commissaire de la marine à *Bayonne*, s'est trouvé assez indisposé en arrivant ici pour ne pas pouvoir aller jusqu'à Cadiz.

Le général BEURNONVILLE.

Au même (1).

Madrid, 6 fructidor an XIII (24 août).

Vous voyez, mon aimable Ministre, que nos Espagnols ne se sont pas découragés puisqu'ils se sont remis à la mer dès qu'ils l'ont pu; j'espère que vous serez plus content des vaisseaux sortis du *Ferrol* que de ceux de *Cadiz*, on les assure meilleurs marcheurs.

Votre division de Rochefort n'a fait que paraître et disparaître devant *Vigo*, de sorte qu'il ne me reste plus qu'à soigner vos malades et à faire réparer les carcasses qui nous restent dans les ports d'Espagne.

Je voudrais bien voir Salcedo réuni à d'Alava à *Cadiz*, mais on dit que c'est difficile, les Anglais ont encore 12 vaisseaux dans le *canal* et devant *Cadiz*.

---

(1) *Archives de la Marine*, B B⁴, 234. Let. aut. sig. de Beurnonville.

Je suis à vos ordres, disposez de moi sans réserves et expédiez moi en grâce le porteur de la présente, le 1er.

Agréez, mon cher Ministre, les assurances de mon cordial attachement et de ma haute considération.

Le général BEURNONVILLE.

Bientôt le Prince de la Paix se croira une Altesse Royale si vous le lui écrivez aussi souvent; il n'a que le titre d'Excellence ici.

A S. Ex. le Ministre des Relations Extérieures (1).

Saint-Ildephonse, 6 fructidor an XIII (24 août).

Monseigneur,

Je m'empresse d'annoncer à Votre Excellence, que l'armée navale combinée est entrée à Cadiz; j'en suis informé par une lettre de Monsieur le vice-amiral *Villeneuve*, à la date du 3 de ce mois (21 août), et incluse dans les dépêches de l'amiral *Gravina*, pour le Gouvernement espagnol.

Monsieur de Villeneuve était trop essentiellement occupé de l'escadre au moment du départ du courrier espagnol, pour entrer avec moi dans plus de détails; mais il m'annonce vouloir expédier à S. Ex. le Ministre de la Marine, les dépêches préparées pour lui, par un courrier qui sera probablement parti le 4 de Cadiz.

Voici pourtant une phrase de la lettre du vice-amiral que je crois intéressante à transmettre à Votre Excellence :

« Notre voyage s'est fait sans aucun événement marquant. Nous avons « hier donné chasse à trois vaisseaux de l'amiral *Collingwood* jusqu'au « détroit. Mais malheureusement nous ne nous sommes pas trouvés « assez près de lui au point du jour, et la supériorité de sa marche l'a « sauvé. »

Il aurait été bien avantageux sans doute, ne fut-ce qu'à titre de succès d'opinion d'envelopper quelques vaisseaux anglais et de les amener à Cadiz en rançon du *Firme* et du *Saint-Raphaël*, mais c'est déjà une assez brillante opération que d'avoir manœuvré malgré l'ennemi, en sa présence, et que de cheminer ainsi progressivement vers l'accomplissement des ordres de Sa Majesté et de la destination des escadres.

Je m'estime heureux, Monseigneur, d'être placé de manière à pouvoir hâter par mon zèle, des communications d'un si grand intérêt, et je ne cesserai pas un moment de concourir de tout mon pouvoir à un résultat

---

(1) *Archives Nationales*, Secrétairerie d'État. A Fiv, 1196. Let. sig. de Beurnonville.

sur lequel Sa Majesté a fondé la liberté des mers, les nouveaux lauriers de la France et la paix du continent.

Veuillez bien agréer, Monseigneur, l'hommage de ma haute considération et de mon sincère attachement.

Le général BEURNONVILLE.

P.-S. — La plupart de mes dépêches ne sont et ne doivent être que des bulletins maritimes et je préviens V. Ex. que c'est pour cette raison, que j'en ai généralement adressé l'extrait ou la copie à S. Ex., Monsieur le Ministre de la Marine.

B. (1).

A S. Ex. le Ministre de la Marine et des Colonies (2).

Saint-Ildephonse, le 8 fructidor an XIII
(26 août).

Monsieur le Vice-Amiral,

Je viens de recevoir et j'expédie sur-le-champ à Votre Excellence, les dépêches de Messieurs *de Villeneuve, Le Roy* et *Lauriston;* celle de ce général est pour Sa Majesté, à laquelle je prie V. Ex. de vouloir bien la remettre.

Le courrier qui m'a apporté ces dépêches n'avait pour moi rien de plus important que la confirmation pure et simple de l'entrée de l'armée; tous les autres détails sont directement communiqués à Votre Excellence.

J'ai dû penser que l'armée aurait des besoins, et j'ai témoigné au Prince de la Paix le désir où j'étais qu'on y satisfît avec le plus d'abondance et de célérité possible. Ce Prince m'a assuré qu'il avait déjà donné tous les ordres convenables à ce sujet, et qu'il les réitérerait sans cesse jusqu'à ce que les amiraux n'aient plus aucune entrave à éprouver de ce côté dans le cours des opérations qu'ils sont chargés de poursuivre.

Nous attendons maintenant avec beaucoup de sollicitude les nouvelles de l'escadre de Rochefort. Le voisinage des Anglais a jeté beaucoup d'écueils sur sa route, mais le passage de l'armée combinée lui présente aussi des compensations et plusieurs chances favorables.

Je prie Votre Excellence d'agréer l'hommage de ma haute considération et de mon sincère attachement.

Le général BEURNONVILLE.

P.-S. — On est enfin instruit que *le Glorioso* est à *Sainte-Croix de*

---

(1) La même lettre adressée à 11 h. du soir à Decrès porte en *post-criptum :*
P.-S. — Veuillez, Monsieur le Vice-Amiral, remettre à Sa Majesté la dépêche ci-jointe de Mr de Lauriston, son aide de camp général. B.

(2) *Archives de la Marine,* B B4, 234. Let. sig. de Beurnonville.

Ténériffe. Ce vaisseau s'était affalé peu de jours après sa sortie, par suite de ses mauvaises qualités et de la quantité de novices qu'il y a dans la composition de son équipage.

B.

Au même (A LUI SEUL) (1).

Madrid, le 11 fructidor an XIII
(29 août).

Je reçois à l'instant, mon cher Ministre, le bulletin ci-joint (2) et que je m'empresse de vous envoyer, bien persuadé qu'il vous fera le plus grand plaisir. Il est officiel, puisque c'est le secrétaire de la Légation française à Lisbonne, qui était seul à l'ambassade lorsque *la Topaze* est entrée dans le Tage et qu'il a reçu la déclaration du capitaine, qui me l'a envoyé.

Je n'ai rien de neuf à vous dire de l'armée navale qui est toujours dans la baie de Cadiz, nous lui donnerons pour trois mois de vivres, mais nous serons un peu plus embarrassé pour les munitions navales.

La division de Rochefort n'était pas encore arrivée à Cadiz le 5, peut-être a-t-elle une autre destination; Dieu seul, l'Empereur et vous, vous le savez, mais je ne puis en être inquiet puisqu'elle a quitté la hauteur de *Vigo* le 29 thermidor (17 août), et que le 3 de ce mois (21 août) on a signalé 10 vaisseaux des escadres de Nelson et de Calder sur Ortégal.

Comptez sur toute mon activité à vous tenir au courant, vous voyez du moins que je ne vous épargne pas les courriers.

Je vous prie, mon cher Ministre, d'agréer les assurances de mon plus cordial attachement et de ma haute considération.

Le général BEURNONVILLE.

Au même (3).

Madrid, 15 fructidor an XIII
(2 septembre).

Je reçois à l'instant, mon cher Ministre, et au moment même du départ de la poste que je fais retarder, le bulletin ci-joint que je m'empresse de vous adresser; il est du commissaire Ranchoup, résident à *Santander*.

Sans ajouter trop de foi aux nouvelles que ce bulletin vous donnera, vous lui donnerez peut-être un degré de plus de probabilité, lorsque je

---

(1) *Archives de la Marine*, B B [4], 234. Let. aut. sig. de Beurnonville.
(2) Voir p. 22.
(3) *Archives de la Marine*, BB [4], 234. Let. aut. sig. de Beurnonville.

vous dirai, qu'il y a près d'un mois que Nelson a disparu ; alors ses équipages étaient en aussi mauvais état que ses vaisseaux, et sa retraite que vous saurez avant moi ne m'étonnerait pas; je donnerai demain au vice-amiral Villeneuve cette nouvelle qu'il prendra pour ce qu'elle peut valoir. Ce qu'il y a de certain encore, c'est que depuis mes dernières nouvelles de la *Corogne* et du *Ferrol*, on avait encore signalé le 6 de ce mois (24 août) sur Ortégal, Calder avec 8 vaisseaux, et point de *Nelson*.

J'ajouterai à ces nouvelles celles que j'ai reçues ce matin de Gibraltar; c'est que Bickerton est repassé dans l'Océan avec quatre vaisseaux, sans doute qu'il aura été rejoindre et renforcer Calder. Collingwood est resté dans sa souricière depuis que Magon lui a donné la chasse à l'arrivée de l'armée nouvelle dans la baie de *Cadiz*.

Les généraux Gravina et Villeneuve m'écrivent, tous les deux qu'ils vont faire l'impossible pour faire arriver à *Cadiz* la division de *Carthagène*; le moment est opportun, alors l'armée navale sera de 40 vaisseaux de guerre.

L'amiral Gravina auquel j'avais écrit à son arrivée à Cadiz de se défaire de ses petits 64 et de ses mauvais marcheurs pour armer la *Trinitad* de 130 canons, le *Rayo* et le *Justo*, me mande qu'il tâchera de faire tout cela dans le peu de temps que l'armée restera à *Cadiz*.

Le vice-amiral Villeneuve a souffert prodigieusement d'une colique bilieuse; il faisait mieux au départ du dernier courrier. Les ordres que j'ai demandés à M. le Prince de la Paix, à l'arrivée de l'armée à *Cadiz*, s'exécutent; le vice-amiral Villeneuve me mande qu'il aura pour trois mois de vivres, les magasins du Roi ne pourront pas fournir toutes les munitions navales, mais on en trouvera chez les particuliers avec de l'argent.

Le vice-amiral Villeneuve m'assure qu'il continuera le plan d'opération dès qu'il sera prêt, mais je pense qu'il aura encore le temps de recevoir vos dépêches par les courriers que je vous ai expédiés. Le commissaire général Le Roy me mande également que l'armée navale aura tous ses besoins, mais je m'engage à vous prier de faire honneur à ses engagements.

Je presse M. le Prince de la Paix d'envoyer de l'argent à Cadiz, mais la pénurie est telle ici, que rien n'est payé depuis cinq mois, et qu'enfin la la caisse de consolidation, la seule qui ait quelque crédit, vient de suspendre ses payements.

Malgré tout cela, j'ai à faire approvisionner l'armée navale, à faire compléter le subside et à envoyer cinq millions de piastres que M. Barbé-Marbois me demande pour faciliter la circulation de Paris. Je m'estimerai très heureux, si je puis faire tout cela avec succès, je ferai tout le possible.

Il faut que les dépêches que vous avez envoyées par un de vos aides de camp à la Corogne pour la division de *Rochefort*, lui aient donné une

autre destination que *Cadiz*, où elle n'a point paru; je n'en ai aucune nouvelle.

J'en ai eu ce soir des vôtres, mon cher Ministre, ce par mon parent le capitaine Bedet du Tertre; il me mande que vous avez été très surpris à Boulogne par un violent rhumatisme dont j'espère que vous aurez su vous débarrasser.

Si vous êtes toujours content de Bedet, comme je dois le croire, faites-en donc un capitaine de vaisseau; S. M. I. et R. ne nous refusera pas cet avancement mérité par cet excellent officier qui a du mérite et qui désire devoir son existence à vos bontés!

Je finis bien vite ce brouillon que je vous ai fait à la hâte.

Je vous prie d'agréer, mon aimable Ministre, les assurances réitérées de mon plus cordial attachement et de ma haute considération.

Le général BEURNONVILLE.

Nouvelles des Flottes (1).

(Extrait des papiers anglais *Morning Post*).

Londres, 3 septembre 1805.

Le *Morning Post* se lamente, en un style assez étrange, de s'être trompé grossièrement sur la marche des flottes combinées et il termine sa jérémiade dans laquelle il veut pourtant bien ne pas accuser la Providence en citant le bulletin suivant envoyé le 2 au café de Llyod's par l'amirauté.

Il paraît par une dépêche de l'amiral Collingwood, datée de Cadix, le 21 du mois dernier, que le jour précédent la flotte ennemie, forte de 27 à 28 vaisseaux de ligne et d'un nombre proportionné de frégates est entrée dans le port après avoir inutilement donné la chasse à la petite escadre commandée par le vice-amiral.

Le 24, *l'Euryalus* qui nous a transmis ces dépêches rencontre l'escadre de sir Robert Calder à 20 lieues N.-O. du cap Saint-Vincent et en reçut les nouvelles ci-dessus.

Le même journaliste avoue dans un long commentaire, qu'il n'était guère possible d'en recevoir une plus agréable; que le commerce anglais est délivré de ses craintes bien fondées; que la joie brille dans tous les yeux où naguère on lisait l'inquiétude et que personne n'y est plus sensible que le gouverneur, que cette guerre longue et onéreuse aurait encore plus dépopularisé s'il avait fallu essuyer la perte d'un certain nombre de vaisseaux et de flottes marchandes. Aujourd'hui il se félicite de voir les forces maritimes françaises concentrées dans Cadix et dans Brest où il prétend qu'il sera aisé de les tenir bloquées, moyennant les 25 vaisseaux de ligne, aux ordres de MM. Calder et Collingwood. Quant à l'escadre de

(1) *Archives des Affaires Étrangères.* Angleterre, Mémoires et Documents, 2.

Rochefort, les Anglais ne savent point où elle peut être; ils craignent qu'elle ne soit à attendre les bâtiments en retour de l'Amérique, mais ils espèrent que plusieurs lui ayant déjà échappé, les autres auront le même bonheur ou forceront le passage, grâce à quelques vaisseaux armés qui les accompagnent.

Les Anglais seront actuellement plus à même de porter leurs forces où ils voudront.

Le bruit avait couru, mais mal à propos, que les flottes combinées étaient sorties de Cadix et avaient envoyé une action contre Calder et Collingwood. Ce dernier a repris son blocus avec 4 vaisseaux de ligne. L'escadre de Carthagène reste dans le port, l'amiral Bickerton est devant Cadix avec 6 vaisseaux pour l'empêcher de passer le détroit.

Il paraît que l'Escadre de Rochefort était venue à Vigo tâcher de joindre les flottes combinées, mais que les ayant manquées, elle s'est empressée de se réfugier dans quelque port ami.

Au reste cette joie du bon état de la marine anglaise qui fait face à tout et partout est un peu mêlée d'amertume. On a appris par le vaisseau neutre *l'Experiment* venant de la Havane à Portsmouth, que cinq bâtiments de la flotte de la Jamaïque, *le Sally*, *le Bristol*, *le Nestor*, *le Bostock* et *le Chestervole* avaient été pris par deux corsaires espagnols et conduits à Cuba.

7 septembre.

On croit que l'amiral Sterling a rencontré l'escadre de Rochefort vers la baie de Quiberon, le 31 du mois dernier et l'a attaquée avec succès. Trois des vaisseaux de l'amiral Collingwood sont à Gibraltar à se refaire.

La flotte de la Jamaïque est arrivée aux Dunes, en bon état.

A S. Ex. le Ministre de la Marine et des Colonies (1).

Madrid, le 18 fructidor an XIII
(5 septembre).

Je m'empresse, mon cher Ministre, de vous acheminer le courrier que M[r] le vice-amiral Villeneuve vous expédie, sans rien ajouter aux détails qu'il peut vous envoyer, vous prévenant seulement que je lui ai dirigé hier matin un courrier extraordinaire que le vice-amiral Ganteaume lui avait dépêché de Brest au Ferrol et que le commissaire Ailhaud m'a renvoyé de suite.

Je ne vous parle de cette circonstance que parce que vous savez les ordres que vous avez donnés au vice-amiral *Ganteaume*, qu'ils peuvent coïncider avec ceux que vous avez donnés au vice-amiral Villeneuve et

---

(1) *Archives de la Marine*, B B 4, 234. Let. aut. sig. de Beurnonville.

qu'il peut vous importer de connaître la nature des avis que le premier a pu donner au deuxième.

Nous aurions à peu près tous nos besoins à Cadiz, du moins nous pourrions les compléter par les particuliers, mais les fonds nous manquent et ceux que vous avez envoyés au commissaire Le Roy paraissent insuffisants.

Je vais presser de nouveau le Prince de la Paix de nous aider, malheureusement le Gouvernement espagnol n'a pas le plus léger crédit, le Ministère a perdu la confiance publique, aucune caisse ne paye, la seule qui avait soutenu son crédit, celle de la consolidation des Billets Royaux, vient de suspendre ses paiements et on ne trouve pas un écu ; c'est au point que je suis obligé de grapiller chez tous les banquiers pour avoir de l'argent pour les courriers que j'expédie.

Par dessus tout cela, le Ministre du Trésor public me demande une extraction de 5 millions de piastres pour faciliter la circulation en France ; il me demande le complément des subsides. Il me semble au moins que pour ce dernier article nous aurions pu attendre la paix, parce que nous aurions pu obliger l'Espagne à nous fournir tous nos besoins, sauf à compter, au lieu qu'elle nous dira de faire à *Cadiz* ce qu'elle a fait à Brest. Je vais cependant presser autant que cela pourra se faire ; vous savez que ce ne sera pas de ma faute, ni faute d'énergie si je ne réussis pas.

Agréez, mon cher Ministre, les assurances de mon plus cordial attachement et de ma considération distinguée.

Le général BEURNONVILLE.

Au même (1).

Cadix, 19 fructidor an XIII (6 septembre).

Monseigneur,

J'ai l'honneur d'adresser à Votre Excellence, les rapports extraits des papiers publics du camp de Saint-Roch, du 12 au 14 (30 août au 1er septembre) et ceux de la Tour des vigies de Cadix, du 15 au 18 courant (2 au 5 septembre).

Peu après le départ du courrier, expédié le 15 (2 septembre), par Mr l'amiral Villeneuve, on eut connaissance d'une croisière anglaise plus forte devant Cadix.

Mr l'amiral Gravina en a instruit la cour de Madrid, par un courrier parti le 16 (3 septembre) et j'ai profité de la même occasion pour en rendre compte à S. Ex. le général Beurnonville.

L'escadre anglaise paraît forte d'environ 24 vaisseaux de guerre, dont 7 à 3 ponts et de 5 frégates. On ne sait pas avec certitude quel est l'ami-

(1) *Archives de la Marine*, B B4, 234. Let. sig. de Le Roy.

ral qui a réuni ses forces à celles de Collingwood et Bickerton ; on croit seulement que c'est Calder ou Nelson.

Le 14 de ce mois (1er septembre), une frégate anglaise venant de l'Océan se couvrit de signaux en mouillant devant Gibraltar. Elle annonçait sans doute l'arrivée de ce renfort devant Cadix.

Le 12 (30 août), un parlementaire avec pavillon russe est passé de Gibraltar à Algéciras où se trouvait une polacre russe; on croit qu'il s'agissait d'une vente de blé.

Les réparations des vaisseaux français à la Carraque se poursuivent, Monseigneur, avec activité, ainsi que les approvisionnements en vivres de campagne, mais il va se trouver un déficit dans mes calculs.

M. l'Intendant de la marine espagnole à La Isla de Léon ne donnant qu'une quantité de biscuit et de vin beaucoup moindre que celle qu'il m'avait promise et exigeant le paiement au moment de la livraison, il faudra pour cet objet avoir recours au fournisseur particulier. Le besoin de fonds se fait sentir chaque jour d'une manière plus impérieuse, j'ai l'espoir que Votre Excellence m'en enverra au premier moment, cela seul peut me faire entrevoir le terme de la position très embarrassante dans laquelle je me trouve.

Agréez, Monseigneur, l'hommage de mes sentiments respectueux.

Le Roy.

P.-S. — Je prends à la Carraque tout ce qui est possible d'y trouver pour le remplacement des munitions navales, mais beaucoup d'objets y manquent et il faut les acheter à des fournisseurs particuliers; je multiplie les promesses, mais je perdrai bientôt ce peu de crédit, si je ne reçois pas des fonds pour les remplir.

L. R.

A S. Ex. le Ministre des Relations Extérieures (1).

Madrid, le 22 fructidor an XIII
(9 septembre).

Monseigneur,

Je suis informé par MM. les amiraux Villeneuve et Gravina du retour des Anglais devant Cadiz, où il paraît qu'à la date du 16 de ce mois leurs forces étaient composées de cinq frégates, de deux bâtiments légers et de 24 vaisseaux de ligne, parmi lesquels sept à trois ponts. Ce nouvel état de choses et la manière dont s'expriment les amiraux me porte à croire que l'armée combinée n'agira probablement plus avant de connaître les nouvelles intentions de S. M. Impériale.

Le ralliement de l'escadre de Carthagène n'ayant pas été effectué aussitôt que l'amiral Villeneuve s'est présenté devant Cadiz, on ne pourrait le

(1) *Archives des Affaires Étrangères.* Espagne, Correspondance politique, 668.

tenter aujourd'hui sans en compromettre le succès, et il ne sera rien fait à cet égard qu'auparavant l'on ait reçu les ordres de Monsieur le Ministre de la Marine. Si S. M. Impériale désire occuper l'ennemi sur plusieurs points différents, ce sera un bien que cette division de quelques vaisseaux détachés de la Grande Armée. Si, au contraire, le vœu de Sa Majesté était de réunir les forces les plus imposantes possibles dans un seul port, il est à regretter qu'en chassant *Collingwood* l'armée ne soit pas entrée dans la Méditerranée où elle aurait pu rallier l'escadre de Carthagène et revenir ensuite sur Cadiz.

On attend avec d'autant plus d'impatience les ordres de Sa Majesté que les caisses de l'escadre française sont à peu près épuisées, et que l'on a pourtant besoin de beaucoup d'argent tant pour payer les vivres de la consommation journalière, que pour acquitter les approvisionnements dont l'armée aura besoin pour plusieurs semaines, à l'époque où elle reprendra la mer. Nous espérons que l'embarras du premier moment aura été levé par un secours d'un million de réaux que *Mr Ouvrard* s'est empressé de prêter à Mr Le Roy, commissaire général, et à l'aide duquel on se sera procuré aisément un crédit du triple ; mais cette ressource n'aura qu'une courte durée et il est instant que le Ministre de la Marine pourvoie abondamment aux besoins de l'armée.

Aucune nouvelle du Ferrol ; toutes les forces ennemies et tout l'intérêt de la guerre maritime se concentrent pour le moment dans les parages de Cadiz.

Je prie Votre Excellence de vouloir bien agréer l'hommage de ma haute considération et de mon sincère attachement.

Le général BEURNONVILLE.

La cour a pris le demi-deuil à l'occasion de la mort de Madame la ci-devant Comtesse d'Artois.

B.

A S. Ex. le Ministre de la Marine et des Colonies (1).

Madrid, le 22 fructidor an XIII (9 septembre).

Je viens, mon cher Ministre, de recevoir la lettre ci-jointe, que je vous prie de remettre à S. M. I. et R. ; elle est de M. le général Lauriston, son aide de camp.

Je suis informé par MM. les vice-amiraux Villeneuve et Gravina, du retour des Anglais devant *Cadiz*, où il paraît qu'à la date du 16 de ce mois (3 septembre), leurs forces étaient composées de 5 frégates, de 2 bâtiments légers et de 24 vaisseaux de ligne, parmi lesquels on en comptait

(1) *Archives de la Marine*, B B4, 234. Let. aut. sig. de Beurnonville.

7 à 3 ponts; ce nouvel état de choses et la manière dont s'expriment les vice-amiraux, me porte à croire que l'armée combinée n'agira probablement plus avant de connaître les nouvelles intentions de Sa Majesté l'Empereur et Roi.

Le ralliement de la division de *Carthagène* n'ayant pas été effectué aussitôt que le vice-amiral Villeneuve s'est présenté devant *Cadiz*, on ne pourrait le tenter aujourd'hui sans en compromettre le succès, et il ne sera rien fait à cet égard qu'auparavant l'on n'ait reçu vos ordres.

Si S. M. I. et R. désire occuper l'ennemi sur plusieurs points différents, ce sera un bien que cette division de 8 vaisseaux détachés de la Grande Armée, puisqu'on pourra les utiliser dans la *Méditerranée*; si au contraire le vœu de Sa Majesté était de réunir le plus de forces possibles, il est à regretter qu'en chassant Collingwood, l'armée navale ne soit pas entrée dans la *Méditerranée*, elle aurait peut-être pu le prendre, ou du moins elle aurait rallié la division de *Carthagène*, qu'elle aurait ramenée à *Cadiz* et avec 41 vaisseaux, elle aurait pu déjouer les nouveaux projets des Anglais.

Les fonds que vous aviez envoyés à M. le commissaire général Le Roy, pour subvenir aux besoins de l'armée navale pendant sa relâche projetée dans la baie de *Cadiz*, ayant été grandement insuffisants, M. le vice-amiral Villeneuve s'est trouvé dans le plus grand embarras. J'ai bien demandé aussitôt que j'ai su son entrée, des ordres précis à M. le Prince de la Paix, pour qu'elle reçoive des magasins et arsenaux de S. M. C. tous les vivres et munitions de campagne dont on pourrait avoir besoin, mais la pénurie de ces magasins et arsenaux n'ayant pu permettre de compléter ces approvisionnements en tout genre, il a fallu nécessairement avoir recours aux particuliers, qui, ont exigé du comptant et n'ont rien voulu fournir pour le compte du Roi; dans cette circonstance critique, M. le vice-amiral et M. le commissaire général Le Roy ont eu recours à moi, et j'ai fort heureusement trouvé dans Mr Ouvrard, qui se trouve à Madrid, toute l'obligeance d'un homme dévoué à S. M. l'Empereur et au service de votre département. Mr Ouvrard a fait passer sur-le-champ à Mr Le Roy, *un million de réaux* avec lequel il se procurera un crédit de deux ou trois autres millions, s'il en avait besoin, de sorte qu'en attendant les nouveaux fonds que vous ferez passer à *Cadiz*, nous pourrons aisément compléter avec le particulier tous les besoins de l'armée navale, et c'est avec plaisir, mon cher Ministre, que je m'empresse de vous faire part de l'aimable procédé de M. Ouvrard, qui m'a chargé de vous dire qu'il eut plus fait, si cela avait été nécessaire, et qu'il mettra toujours le même empressement à aller au devant de tout ce qui pourra vous être agréable.

Il n'y a rien de neuf au Ferrol, je presse le commissaire Ailhaud d'y activer les réparations qui nous restent à y faire; je ne presse pas moins le commissaire général Le Roy, pour les réparations qui nous restent également à faire à *Cadiz*, où nous aurions pu avoir *la Santa Ana* de

130 canons et qui serait prête d'être mise en ligne, si nous avions des matelots.

Tout nous manque aujourd'hui, les magasins et les arsenaux sont épuisés, les caisses publiques sont vides, et la seule caisse de la consolidation qui payait, vient en quelque manière de suspendre ses payements. Il faut que le Ministère regagne la confiance publique qu'il a perdue; il faut que ce Ministère active la circulation du numéraire encaissé et qui ne manquerait pas avec plus de confiance; il est du moins certain que, si dans les circonstances actuelles, les escadres espagnoles essuyaient un échec, il serait impossible d'y remédier, par le défaut de prévoyance et parce que le ministère de la Marine a spécialement négligé les approvisionnements indispensables.

Je vous prie, mon cher Ministre, d'agréer les assurances de mon plus cordial attachement et de ma considération distinguée.

Le général BEURNONVILLE.

Traduction de la lettre écrite par M. le Marquis de Médina, sous-inspecteur d'artillerie, à M. Le Roy, commissaire général des relations commerciales, à Cadix (1).

Les munitions qu'a demandées Mr de Villeneuve, vice-amiral commandant l'escadre de S. M. I. et dont on vous a fait part, sont prêtes à être remises à la personne que Mr le vice-amiral voudra bien nommer à cet effet; mais je dois vous faire savoir, qu'en conséquence des ordres que j'ai reçus du chef de l'état-major d'artillerie et conformément à ce qui a été convenu entre les deux nations, la livraison des objets demandés, et généralement de tout ce qui serait nécessaire à l'escadre de Mr le vice-amiral, ne doit se faire, qu'autant qu'on comptera le montant des dits objets en argent effectif, à la caisse d'artillerie. A cet effet je joins ici une note des objets, de la valeur de chacun d'eux en particulier et de leur valeur totale, afin que vous veuilliez bien en faire le payement dans la dite caisse, duquel le commissaire d'artillerie vous donnera le reçu correspondant pour votre sauvegarde.

Le bon Dieu vous conserve longues années.

A Cadix, le 12 septembre 1805.

Signé : le Marquis DE MÉDINA.

Réponse.

Monsieur le Général,

J'ai fait traduire avec soin la lettre que vous m'avez fait l'honneur de

(1) *Archives de la Marine*, B B4, 234.

m'écrire hier, 12 septembre, ainsi que l'état aperçu qui y était joint. Je vais m'empresser d'adresser l'un et l'autre à S. Ex. M[r] l'Ambassadeur de S. M. I. et R. auprès de S. M. C., ne doutant point qu'en attendant sa réponse vous ne veuilliez bien faire délivrer les objets et ordonner qu'il en soit tiré des reçus en forme, signés des agents comptables, des capitaines de frégate, visés par le capitaine de vaisseau commandant. Ces reçus serviront de base à notre comptabilité mutuelle.

Collationné par nous soussigné, sous-commissaire chancelier, le 26 fructidor an XIII (13 sept.).

Signé : Camlaux.

Pour copie,
Signé : Le Roy.

MM. Ségalas, Lovato et Hemas à M[r] J. Ouvrard, à Madrid (1).

Cadix, le 13 septembre 1805.

M. Le Roy nous a remis la lettre dont vous nous avez favorisé le 6.

Elle nous engage à lui faciliter les moyens d'escompter à fur et mesure qu'il en aurait besoin des traites de M[r] Espinosa sur M[r] B. de la Piedra. Le désir de vous être agréable ainsi qu'à M[r] Le Roy était un double motif assez puissant pour nous inciter à faire tout ce que vous souhaitiez, mais la place de Cadix est dans une situation difficile à rendre. L'argent resserré totalement ne se livre pas même à ce qu'on regarde sur la place comme premières valeurs. Il n'y a aucune ressource d'escomptes de négociant à négociant, et les rentrées sont tellement incertaines, que l'on ne peut vraiment compter pour ses payements que sur ce que l'on a en caisse.

Dans cette position fâcheuse, on avait encore quelques ressources par les négociations sur Madrid, lorsque l'émission des Vales Dinero a tout arrêté. Cette funeste mesure est venue au moment où l'on avait à prendre des remboursements majeurs sur Madrid, de façon que depuis six semaines, ne pouvant rien placer, il est resté en portefeuille des masses qui ranimeraient bien les caisses. Vous aurez de cela un frappant exemple dans la conclusion du premier crédit de MM. Drouilhet en faveur de MM. Colom et fils de San Lucar, que depuis le 30 juillet nous n'avons pu opérer, ayant le papier fait depuis ce temps en portefeuille. Vous en aurez une autre preuve dans la lettre que nous avons écrite à MM. Drouilhet, il y a trois courriers, au sujet des crédits ouverts à MM. Colom et fils et J. Mejean pour leur compte et qu'il est impossible de remplir. Vous aurez encore acquis une certitude plus positive dans la nécessité où M[r] de la Colonilla a été de nous indiquer d'autres rembour-

(1) *Archives de la Marine.* B B[4], 234.

sements pour vos derniers mandats, puisque pour faire le Madrid les conditions sont trop onéreuses et malgré cela presque nominales.

Dans cette triste situation, nous n'avons consulté que nos désirs de vous être utiles, mais toutes nos démarches ont été infructueuses. La défiance est au comble et en même temps les ressources circonscrites. C'est assez facile à croire quand on voit qu'à la suite d'une épidémie et d'une presque famine, nous sommes depuis longtemps sous un blocus désastreux pour le commerce qui ne peut recevoir aucun aliment. Ajoutez à cela les besoins de l'escadre qui nécessitent une certaine émission, votre opération qui en exige une qui n'est pas moins considérable et voyez que tout cela venant dans un moment où le commerce très gêné a beaucoup à proposer lui-même, il n'est pas surprenant alors que les maisons à grands moyens se trouvent réduites à la circonspection la plus austère.

Cet exposé fidèle de notre place, nous vous l'offrons, Monsieur, pour motiver autant que possible la véracité de ce que nous vous disons et ensuite pour nous justifier que notre bonne volonté, toute ardente qu'elle est, n'a pu vaincre tant de difficultés.

On parle de retirer les Vales Dinero, ce serait une heureuse politique, car dans la crise actuelle où il est si difficile et si épineux de prendre et placer sur l'étranger, Madrid offrait à Cadix de grandes ressources, que ces Vales Dinero ont anéanties entièrement.

Accueillez nos regrets et l'expression sincère de notre dévouement.

A S. Ex. le Ministre des Relations Extérieures (1).

Madrid, le 29 fructidor an XIII
(16 septembre).

Monseigneur,

C'est toujours vers l'armée navale que se dirigent les vœux et les espérances de nos alliés.

Tous les efforts de Monsieur le commissaire général *Le Roy* auront été à peine suffisants pour procurer à l'escadre française le strict nécessaire en vivres et munitions. Cependant, le séjour de l'armée de Cadiz lui aura été utile sous tous les rapports.

Elle est forte de trente-deux vaisseaux de ligne, dont trois à trois ponts.

La croisière anglaise a été signalée le 22, avec une augmentation de trois vaisseaux, ce qui la porte à 26, dont 7 à trois ponts.

(1) *Archives des Affaires Étrangères.* Espagne, Correspondance politique, 668 ; *Archives de la Marine,* BB4, 234.

Il ne paraît pas que cette proportion entre nos forces et celles de l'ennemi ait ralenti l'ardeur de l'armée, et si les ordres de S. M. sont que les Anglais soient attaqués et battus, je ne doute pas que les amiraux français et espagnols ne trouvent l'occasion d'acquérir beaucoup de gloire. Je ne puis à cet égard donner à Votre Excellence un meilleur gage de mes heureux pressentiments qu'en la faisant juge de l'esprit dont l'amiral Villeneuve est animé. Je me sers des mêmes termes que cet amiral dans une des lettres qu'il m'a écrites à la date du 23 : « J'ai prescrit par un « ordre général, que toute l'armée soit prête à mettre sous voile « lundi 29 ; j'espère que j'aurai reçu à cette époque des ordres du « gouvernement, et que je serai prêt à les exécuter. S'il nous faut livrer « bataille en sortant, je considérerai comme un avantage que ce soit à « la vue de cette ville. Nos alliés seront encouragés par les regards et les « vœux de leurs compatriotes, et les Français trouveront aussi un nou- « veau motif d'émulation ».

Depuis la date de cette lettre, l'amiral Villeneuve a reçu des dépêches du Ministre de la marine, et si elles l'ont confirmé dans l'intention d'appareiller le 29, il est raisonnable de présager qu'un combat glorieux sera livré sous peu de jours. Je serai également empressé et flatté, Monseigneur, de vous en donner d'heureuses nouvelles.

Je prie Votre Excellence de vouloir bien agréer l'hommage de ma haute considération et de mon sincère attachement.

Le général BEURNONVILLE.

P.-S. — Le discrédit dans lequel sont tombés les *Vales* (Dinero ou argent effectif) ajoute beaucoup à l'embarras des négociations de *M. Le Roy*, en ce que les traites qui sont à sa disposition sur les maisons de Cadiz sont acquittées dans cette valeur, et que les munitionnaires craignant de les recevoir à leur tour, préfèrent renoncer à un service dont les chances deviennent de jour en jour plus désavantageuses selon le progrès de la perte des *Vales*.

B.

A S. Ex. le Ministre de la Marine et des Colonies (1).

Madrid, le 2ᵉ jour complémentaire an XIII
(19 septembre).

Monsieur le Vice-Amiral,

Les lettres de MM. de Villeneuve et Gravina, me confirment qu'à la date du 26 fructidor (13 septembre), la croisière anglaise était toujours de 26 vaisseaux, dont 7 à 3 ponts.

---

(1) *Archives de la Marine*, B B[4], 234. Let. sig. de Beurnonville.

Selon des rapports particuliers venus par la voie de *Tanger*, un renfort de 6 vaisseaux était attendu d'Angleterre, sous les ordres de Nelson; on ajoute savoir de la même source, que ce sera lui qui prendra le commandement général des forces anglaises, depuis le cap Saint-Vincent, jusqu'au fond de la Méditerranée.

L'armée combinée est toujours dans le même état. On s'occupe dans l'escadre espagnole d'échanger un vaisseau de 64 contre un vaisseau à trois ponts (*le Saint-Fulgence* contre *la Sainte-Anne*). Mais le nombre de ceux qui pourront appareiller est toujours de 32.

L'on est fort contrarié à Cadiz par la disette d'argent et par la situation très appauvrie de la place; je joins à cette dépêche une lettre (1) dont je crois qu'il est utile que Votre Excellence connaisse le contenu. Elle y verra combien l'amiral Villeneuve éprouve de difficultés à faire de l'argent et peut-être cette considération influera-t-elle sur les ordres que Votre Excellence sera dans le cas de lui transmettre. M. le commissaire général *Le Roy* jouit de toute la considération due au talent, au zèle et à un caractère de sévère probité, mais je doute qu'il possède un crédit de finances tel qu'il serait précieux de l'avoir dans les circonstances où se trouve l'armée. Votre Excellence aura besoin de l'enhardir un peu, et surtout de lui donner de bonnes valeurs en encouragement.

Une autre lettre (2) que je joins également à cette dépêche, attestera à Votre Excellence qu'il nous a même été fait quelques difficultées déplacées en Espagne, relativement aux munitions de guerre; mais cette affaire est mienne et j'aurai l'occasion d'y mettre ordre, dans mes relations avec le Prince de la Paix.

L'armée était prête à mettre sous voiles, et, si les dispositions prises par l'amiral Villeneuve ont été maintenues par les ordres de Votre Excellence, il est probable que les escadres sont maintenant à la mer. Il serait heureux que celle de Carthagène fut ralliée avant l'arrivée de Nelson.

Je vous prie, monsieur le Vice-Amiral, d'agréer l'hommage de ma haute considération et de mon sincère attachement.

Le général BEURNONVILLE.

P.-S. — M. Ouvrard vient de m'assurer qu'il ferait remettre cinquante mille piastres à M. *Le Roy*, en remplacement des mandats qu'il lui avait envoyés, qui avaient été acceptés par les meilleures maisons de Cadiz, qui offraient d'en payer le montant en piastres à échéance ou sur-le-champ, en traites sur Londres et Hambourg, et je ne sais pas comment ce commissaire n'a pas pu se procurer des vivres et des approvisionnements avec tout cela.

B.

---

(1) Voir p. 54.
(2) Voir p. 53.

Au même (1).

Madrid, le 4e jour complémentaire an XIII
(21 septembre).

Mon courrier de retour de Cadiz, mon cher Ministre, me rapporte les quatre dépêches ci-jointes et que je m'empresse de confier à un autre courrier moins fatigué, pour qu'elles vous parviennent plus vite.

Suivant les nouvelles reçues de *Lisbonne* par l'amiral Gravina, Nelson aurait mouillé le 26 fructidor (13 septembre) à *Lagos* avec 6 vaisseaux de ligne et 150 transports; cette nouvelle me paraît exiger confirmation.

Il ne paraît pas que M. le vice-amiral Villeneuve se soit senti assez supérieur pour forcer la croisière anglaise à quitter la côte d'Andalousie, et je doute qu'il parvienne à la dominer et à gêner le *détroit*, tant qu'il n'aura pas rallié la division de *Carthagène*.

Nous voilà rendus à l'équinoxe, il faut compter sur quelques chances heureuses; l'escadre espagnole va être renforcée du *Justo*, du *Rayo* et de *la Santa Ana*; alors si M. de Villeneuve peut rallier la division de *Carthagène*, l'armée navale sera forte de 41 vaisseaux de guerre, et il n'y a pas de doute qu'avec un peu plus d'audace et de telles forces, il ne parvienne à exécuter avec succès tous vos ordres.

De mon côté, mon aimable amiral, je vous prie de compter sur tous mes soins, sur tout mon zèle et d'être surtout bien assuré que vos sollicitudes sont les miennes.

M. Le Roy, qui est moins adroit que *M. Ailhaud* de la *Corogne*, n'a pas su tirer tout le parti possible à *Cadiz* des mandats que M. Ouvrard avait eu la complaisance de nous prêter pour faciliter ses achats et un plus grand crédit; mais hier M. Ouvrard a donné des ordres pour retirer ses mandats et pour que l'on remît à M. Le Roy *cinquante mille piastres* qui en formaient le montant.

M. Le Roy m'ayant écrit par le retour de mon courrier arrivé ce matin, qu'il ne trouvait point à placer pour 300 mille francs de traites sur vous et pour lesquelles vous l'avez autorisé, M. Ouvrard prendra encore ces 300 mille francs de traites pour son compte et lui en fera compter le montant.

Je serais bien aise que vous chargiez la Compagnie Vanlerberghe et Ouvrard des approvisionnements de l'armée navale, si elle doit rester quelque temps aux côtes de la péninsule, parce que ces Messieurs ont de grands moyens et un grand crédit pour assurer ce service et surtout pour surmonter les difficultés qui résultent de l'ignorance, de l'impéritie de ce Gouvernement, comme du manque de numéraire et du dépérissement du papier monnaie.

---

(1) *Archives de la Marine*, BB 4, 234. Let. aut. sig. de Beurnonville.

Enfin, mon cher Ministre, nous vous seconderons au loin et de tout notre pouvoir, comptez sur tout le possible de notre part.

Veuillez avoir la complaisance de remettre vous-même la lettre ci-jointe pour Sa Majesté l'Empereur et Roi ; présentez-la à Sa Majesté ou faites-la lui passer avec sûreté; veuillez prendre les mêmes précautions pour celle à l'adresse du Prince Louis, et permettez que le courrier aille remettre à M. de Talleyrand la dépêche que je lui adresse. Je serai bien aise aussi qu'il remette sans retard celle que j'adresse à mon portier et qui ne contient que des ordres pour mon fondé de pouvoirs, pour lui, et une lettre du général Lauriston pour Madame.

J'ai reçu vos deux aimables dernières de Boulogne, je vous fais mille remerciements pour tout ce que vous m'y dites de gracieux et d'obligeant. Portez-vous aussi bien que je le désire et agréez spécialement les assurances de mon cordial attachement et de ma haute considération.

Le général BEURNONVILLE.

Au même (1).

Madrid, le 2 vendémiaire an XIV (24 septembre).

J'ai reçu cette nuit, mon cher Ministre, la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'écrire le 29 fructidor (16 septembre), par le courrier Valentin que j'ai réexpédié sans délai pour *Cadiz*, et j'ai fait passer de même votre dépêche à M. le Prince de la Paix, qui est à *Saint-Ildephonse*, mais que j'attends ce soir ou demain à *Madrid*.

Je vous avais mandé que l'Inspecteur d'artillerie à *Cadiz* avait d'ordre de son Gouvernement, refusé à M. de Villeneuve, les munitions que ce vice-amiral avait demandées, qu'au préalable il n'eut versé leur valeur en argent effectif dans la caisse de l'artillerie ; j'ai aplani cette difficulté, en écrivant à M. le Prince de la Paix que je mettais sur sa responsabilité, tous les retards des opérations de l'armée navale; les munitions et tout ce que le vice-amiral Villeneuve avait demandés a été délivré et embarqué. Le Prince se récrie un peu sur les prix excessifs que tous ces objets coûtent à l'Espagne, pour les faire arriver à *Cadiz*; je lui ai répondu qu'il devait compter sur toute la rigoureuse exactitude de mon gouvernement dans le règlement des comptes respectifs.

Je voudrais bien et j'ai déjà ferré la botte au Prince, pour qu'il nous aide dans l'approvisionnement des vivres de campagne, mais je sais que la Cour n'a pas un écu pour se faire charroyer de *Saint-Ildephonse* à l'*Escurial* au 1er octobre, je compte donc très peu sur M. le Prince de la Paix à l'égard de nos approvisionnements.

M. Ouvrard a bien fait remettre cinquante mille piastres à M. Le Roy, mais il n'a pas pu remettre à ce commissaire général, les soixante mille

---

(1) *Archives de la Marine*, B B4, 234. Let. aut. sig. de Beurnonville.

piastres pour la valeur des traites que vous l'avez autorisé à tirer sur le payeur de la marine, parce qu'il est pressé par le Ministre du trésor public et par la Banque de France, d'envoyer bien vite cinq millions de piastres en France.

M. le commissaire général Le Roy voulait dans ce moment désespéré toucher aux vivres de campagne pour le journalier; je lui ai défendu cette mesure dangereuse, et je lui ai ordonné d'employer tous les moyens possibles de porter ces vivres de campagne à trois mois au moins.

Mais je vous répète, mon cher Ministre, que vous nous sauverez et vous-même de tout embarras, si par courrier extraordinaire vous ordonnez par un mot d'écrit aimable à M. Ouvrard, qui est ici et qui est sous vos ordres, puisqu'il est un de vos administrateurs des vivres, de se rendre à Cadiz, pour y approvisionner l'armée navale; elle le sera en peu de jours pour cinq ou six mois et rien ne lui manquera pour appareiller quand elle voudra. M. Ouvrard est le seul qui ait des moyens et du crédit ici; il est le seul, qui par ses relations puisse remuer ce gouvernement par des virements de partie. Je sais qu'il désire vous plaire et à S. M. l'Empereur, envoyez lui donc ce mot et tout ira bien.

Vous ne pouvez vous figurer la détresse et la méfiance générale.

Agréez, mon cher Ministre, l'hommage de mon plus cordial attachement.

Le général BEURNONVILLE.

Au même (1).

Madrid, le 4 vendémiaire an XIV
(26 septembre).

Je joins à cette lettre, mon cher Ministre, la copie de celle de MM. Ségalas, Lovato, etc., première maison de Cadiz, à M. Ouvrard; elle vient entièrement à l'appui des doléances que j'ai reçues par le même courrier de M. le commissaire général Le Roy.

M. Ouvrard n'a pu procurer que 50 mille piastres à ce commissaire; il n'a pu rien faire pour les 300 mille francs de traites que vous avez autorisé ce commissaire général à tirer sur le payeur de votre département, et par le fait seul des circonstances exprimées dans la réponse de MM. Ségalas, Lovato, etc., sur lesquels il avait compté.

Il y a cependant, mon cher Ministre, une différence très grande entre se procurer de l'*argent* ou des *approvisionnements ;* la première mesure est impossible, mais la seconde me paraît facile.

L'argent est rare; il n'y a ni confiance, ni Banque, ni place en ce moment en Espagne, mais il y a des denrées; ceux qui les ont, ont besoin de s'en défaire, et si M. Ouvrard a pu acheter pour 40 millions de réaux

(1) *Archives de la Marine*, B B4, 234. Let. aut. sig. de Beurnonville.

de laine qu'il vient d'envoyer en France, à coup sûr, il pourra procurer à votre armée navale des vivres qui existent et dont il faut que l'on se défasse comme des laines.

Je vous le répète, un mot de vous à M. Ouvrard, un ordre de se rendre à Cadiz pour approvisionner l'armée navale et je regarderai la chose faite.

La croisière anglaise est toujours de 29 vaisseaux et rien de neuf depuis ma dernière.

Je vous prie, mon cher Ministre, d'agréer l'hommage de mon inviolable attachement.

Le général BEURNONVILLE.

Cadix, 20 septembre.

Monsieur J. Ouvrard,

Nous eûmes, Monsieur, l'honneur de vous écrire le dernier courrier, pour vous témoigner nos regrets de ne pouvoir remplir vos vues. Malgré l'impossibilité de faire, nous ne perdions pas courage et incités par le désir de vous plaire, comme pour l'envie de répondre aux instances réitérées de M. Le Roy dont le zèle fait l'éloge, nous espérions encore d'obtenir quelque chose. La guerre continentale a tout anéanti, a détruit jusqu'aux plus petites espérances, et il ne faut en vérité compter sur rien.

Nous avions en portefeuille depuis le 30 juillet pour rembourser des fonds que nous avons versés à M. Colom de San Lucar pour votre affaire et par ordre de MM. Et[e] Drouilhet ; depuis cette époque, nous ne pouvions rien faire, mais il y avait toujours un certain espoir ; aujourd'hui il n'en est plus, aussi renvoyons-nous le tout à MM. Et[e] Drouilhet après leur avoir donné depuis le 30 juillet une preuve de notre persévérance pour le bien de vos intérêts.

Il se passe des choses dont le détail serait trop long, mais ne vous abusez pas, Monsieur, sur les moyens que peut vous présenter la place de Cadix ; vos ressources sont immenses, nous le savons, faites-les valoir, mais comptez bien peu sur Cadix, car il est bien malade et bien loin de pouvoir donner des secours, il aurait bien besoin d'en recevoir.

Tous les yeux sont sur votre opération ; toute l'Espagne s'y intéresse, puisque votre but était de la nourrir ; jugez donc s'il faut que nous soyons dans la gène la plus positive puisque tout le zèle que commande votre affaire ne peut amener aucune aisance. La consolidation ici a besoin de toutes ses ressources, les Gremios aussi ; la maison Bocconi voit aussi toutes ses démarches pour ces opérations réunies, presque infructueuses. M. Le Roy, que nous voudrions seconder de tout notre pouvoir, se trouve arrêté ainsi que nous ; le tableau que peut vous faire M. Moynat ne doit pas non plus être celui de l'aisance, et sans citer d'autres maisons dont les unes ont des engagements, des autres des valeurs et le tout d'une importance majeure, le résultat de tout cela donne bien à craindre, bien à penser, intimide et fait que l'on ne peut rien faire.

Ces Vales dinero sont un coup terrible à nos relations commerciales; lorsqu'on va connaître ce papier dans l'étranger, Cadix, Madrid, Barcelone, toute l'Espagne enfin sera rayée des places Cambistes, et que ferons-nous alors? Ne pourrait-on donc pas alors, quand le mal n'est pas encore bien grand, faire rentrer cette monnaie si légère.

Voilà, Monsieur, des détails qui n'ont rien de bien encourageant, mais c'est la vérité; veuillez croire qu'en vous l'annonçant, elle est accompagnée de tous nos regrets.

Accueillez nos saluts et disposez de nous comme de vos affectueux serviteurs.

Signé : SÉGALAS, LOVATO et HÉMAS.

Pour copie conforme : Le général BEURNONVILLE.

A S. E. le vice-amiral Decrès, Ministre de la Marine et des Colonies (1).

Saint-Ildefonse, le 26 septembre 1805.

J'avais déjà donné mes ordres pour tout ce qui était nécessaire, avant que d'avoir reçu la lettre de Votre Excellence du 16 de septembre. J'ai l'honneur d'assurer Votre Excellence que les escadres seront toutes prêtes au premier ordre, les généraux auront toutes les instructions nécessaires et que rien ne manquera aux équipages, puisque, malgré les difficultés de nos finances, j'ai trouvé des moyens pour pourvoir à tout et pour que rien n'y manque, sans aucun délai, ce qui sera communiqué à Votre Excellence par l'ambassadeur de S. M. I. et R. ainsi que par le vice-amiral Villeneuve.

Le général Salcedo ne se donne aucun repos pour exercer ses équipages dans la manœuvre; il est très satisfait des bonnes dispositions de tous ceux qui sont à ses ordres, rien ne lui manque et n'attend que les derniers ordres pour mettre à la voile.

Votre Excellence peut être assurée que le secret sera inviolable, puisque personne ne voit ma correspondance, excepté mon secrétaire qui traduit mes lettres, dans lequel j'ai la confiance la plus entière.

Une affaire de la plus grande importance m'oblige à écrire à S. M. I. et R.; c'est pourquoi je prie Votre Excellence d'avoir la bonté de lui remettre la lettre ci-jointe dans ses mains le plus tôt possible et sans que personne puisse voir le contenu, parce que le secret importe beaucoup et ne permet aucun délai. Si je prends la liberté de profiter des faveurs de Votre Excellence, ce n'est qu'un témoignage de la confiance avec laquelle je suis, de Votre Excellence, le plus affectionné serviteur.

LE PRINCE DE LA PAIX.

---

(1) *Archives de la Marine*, BB4, 233. Let. sig. du Prince de la Paix. Reçue à Paris le 6 octobre (14 vendémiaire an XIV).

Au même (1).

Madrid, le 7 vendémiaire an XIV
(29 septembre).

Monsieur le Vice-Amiral,

Je m'empresse de vous transmettre la réponse du Prince de la Paix (2) à la dépêche que je lui avais précédemment remise de la part de Votre Excellence.

J'ai lieu de croire que le Prince aura daté du 26 septembre cette réponse, mais il ne me l'a donnée qu'hier au soir peu avant minuit. et je n'ai différé de vous l'envoyer jusqu'à ce moment, que pour la nécessité où je me suis trouvé de faire quelques lettres pour S. Ex. le Ministre des Relations Extérieures à l'occasion même de l'entretien que nous avons eu le Prince de la Paix et moi sur des affaires auxquelles Sa Majesté attache beaucoup d'importance.

J'ai la promesse du Prince que notre escadre sera approvisionnée et munie de tout, conformément aux désirs de Votre Excellence, mais ce qui me donne plus de confiance encore que cette bonne disposition, c'est la prochaine arrivée d'un agent de *M. Vanlerberghe*, dont l'activité et le crédit exploiteront mieux les ressources qui sont en Espagne que ne pourraient y réussir de longtemps les bonnes paroles et le zèle du commissaire général, dont les talents estimables sous tous les rapports ne sont pourtant que des moyens peu efficaces en fait de finances.

Je ne suis point informé qu'il soit survenu de changements dans l'état de la croisière anglaise devant Cadiz,

L'amiral Gravina m'a chargé de faire passer à Votre Excellence deux exemplaires de cartes et plans, nouvellement publiés par le bureau hydrographique de Madrid. Je profiterai de la première occasion opportune pour vous les envoyer, ce sont choses trop volumineuses pour les donner à un courrier.

Veuillez agréer, monsieur le Vice-Amiral, l'hommage de ma haute considération et de mon sincère attachement.

Le général BEURNONVILLE.

Au même (3).

Madrid, le 10 vendémiaire an XIV (2 octobre).

Je vous transmets, mon cher Ministre, les six dépêches que je viens de recevoir de Cadiz et que je vous expédie par le courrier Valentin.

---

(1) *Archives Nationales*, BB 4, 234. Let. sig. de Beurnonville.

(2) Voir la lettre précédente.

(3) *Archives de la Marine*, B B4, 234. Let. aut. sig. de Beurnonville.

Sans doute que M. le vice-amiral Villeneuve vous entretient des forces qu'il a devant lui et du passage d'un convoi anglais de 40 voiles, qui ont filé par le détroit. Je m'abstiendrai donc de toutes nouvelles.

Le commissaire général Le Roy, me mande que grâce au peu de piastres que M. Ouvrard lui a fait donner, il a marché; il m'assure que si M. Ouvrard continue, il parviendra à remplir vos désirs, et M. Ouvrard m'a promis tout le possible. Il eut plus fait sans l'état de la Banque de France.

M. le Prince de la Paix, que j'ai pressé d'une manière peut-être gênante pour lui, m'a encore assuré avant-hier et aujourd'hui qu'il nous ferait donner des vivres des magasins du Roi pour nous compléter; seulement, il aurait désiré que M. Ouvrard se chargeât de les payer; mais, ne sachant pas si votre intention que tout ce que nous aura fourni le Gouvernement espagnol soit payé par la caisse de la marine ou sur les deux millions de subsides que S. M. C. a dû réserver dans sa caisse au terme de la convention, pour se payer de ce qu'elle nous aura fourni, je n'ai pas dû me prêter à d'autres arrangements qu'à celui que l'Espagne nous fournirait, sauf à régler les comptes.

Il était superflu, mon cher Ministre, de faire la moindre réparation, ni d'entrer dans le plus léger détail avec M. le Prince de la Paix, au sujet de la qualification d'Altesse Royale que vous lui aviez gratuitement donnée ; il vous suffisait de lui donner par la suite le titre d'Excellence, il aurait pensé que les autres qualifications n'étaient qu'une erreur de bureau et ne vous en aurait jamais parlé, ni su mauvais gré.

Vous devez croire que je suis plus familier que M. d'Hauterive avec les protocoles d'Espagne, puisqu'ils se trouvent tous les jours au bout de ma plume, et que je me conforme au langage politique de toute la diplomatie étrangère à Madrid, et vous avez spécialement dû penser que je suis incapable de vous mettre dans le cas de faire un faux pas.

Le fait est que l'amour-propre de ce prince était tellement embarrassé lorsque je lui ai remis votre première lettre à la suscription d'Altesse Royale, qu'il me dit, pour s'en tirer, que peut-être c'était l'intention de S. M. I. et R. que vous lui donnassiez ce titre ; j'ai rectifié sur-le-champ ses idées, en lui disant que c'était l'erreur d'un copiste. Il en était resté là et vous auriez dû l'y laisser, car à coup sûr, il m'a su intérieurement mauvais gré de vous avoir détrompé; du reste, il n'osera jamais me le dire et il fera sagement; vous sentirez qu'il s'en est ouvert à d'autres qu'à moi et que deux heures après je l'ai su.

Nous avons à faire marcher ce prince et non à le gâter. Si je l'avais chatouillé, vous n'eussiez jamais eu les vaisseaux que je vous ai donnés.

Agréez, mon cher Ministre, les assurances de ma haute considération et de mon plus cordial attachement.

Le général BEURNONVILLE.

Au même (1).

Madrid, le 11 vendémiaire an XIV (3 octobre)
à 1 heure du matin.

J'ai l'honneur, mon cher Ministre, de vous adresser les six dépêches ci-jointes par le courrier Valentin; je vous serai très obligé de vouloir bien les faire passer à leur destination.

M. le général Lauriston que j'attends après-demain à Madrid, me charge de vous prier de vouloir bien remettre la sienne à S. M. I. et R.; les cinq autres sont pour MM. les Ministres des Relations Extérieures, de la Guerre et du Trésor public, ainsi que pour MM. d'Aboville et Estoupan Laval.

Agréez, mon cher Ministre, l'hommage de mon inviolable attachement.

Le général BEURNONVILLE.

Au même (2).

Madrid, le 15 vendémiaire an XIV (7 octobre).

J'ai l'honneur, mon cher Ministre, de vous faire passer les quatre lettres ci-jointes que je viens de recevoir de M. l'amiral Villeneuve et de M. le Commissaire général Le Roy.

Il serait superflu de me récrier sur la misère des temps; je me bornerai à vous dire que vous ouvririez pour 20 millions de crédit à M. Le Roy, qu'il ne placera pas une traite d'un écu, et qu'il ne vous procurera pas un baril de lard. Il n'a pu placer les mandats que je lui avais envoyés, quoi qu'ils fussent acceptés par les meilleures maisons de Madrid, qui offraient de les payer en piastres à leur échéance. Il a fallu que M. Ouvrard ait eu la complaisance de procurer à M. Le Roy 300 mille francs en piastres pour la valeur de ce crédit que vous aviez ouvert à ce commissaire sur le payeur de votre département. Il vient de m'envoyer les 49 traites de M. Després, montant des 400 mille francs; il a eu la bêtise de les passer à mon ordre, comme si ma qualité d'ambassadeur me permettait d'endosser des traites; je les ai faites accepter par la maison La Colonilla, mais cette maison ni autres n'ont pu nous procurer une piastre, ni des effets à vue sur *Cadiz* contre ces valeurs, de sorte que ces traites et rien sont la même chose.

Je serais flatté de vous faire de l'excellent M. Le Roy, qui est bien le plus probe et le plus zélé des hommes, le même éloge que je dois à l'actif M. Ailhaud, qui nous a tirés d'embarras à la Corogne et au Ferrol, mais il y a cette différence entre ces deux hommes, c'est que le commissaire

---

(1) *Archives de la Marine*, BB⁴, 234. Let. aut. sig. de Beurnonville.
(2) Ibid.

Ailhaud est riant et qu'il a su captiver la confiance entière des Galiciens, tandis que M. Le Roy, minutieux et roide dans le commerce comme dans les formes, a repoussé la confiance des Andalous, qui sont également plus difficiles à conduire.

M. le Prince de la Paix, que je n'ai pas pressé, mais persécuté, a bien donné les ordres que je lui ai demandés, de faire livrer à M. le vice-amiral Villeneuve tous les besoins de l'armée des magasins du Roi; mais, M. l'Intendant de la Marine à Cadiz en exige le payement en argent effectif que l'on ne peut trouver, de sorte que les ordres du Prince ne signifient rien. Je viens de le presser de nouveau, il m'a promis de faire, mais le temps passe et rien ne se fait.

Cette circonstance me met dans le cas de vous faire une question que vous seul pouvez résoudre. M. Le Roy doit-il payer ce qu'il reçoit des magasins et arsenaux du Roi avec les valeurs que vous lui avez adressées, ou si ces objets doivent être payés sur les 2 millions réservés par mois par la convention du subside dont je demande un compte depuis huit mois qu'on ne me fournit point, et doit-il garder ces valeurs pour les achats qu'il fait avec les particuliers? (1). Adressez-lui vos ordres en conséquence, ou il me fera passer une rame de papier pour me faire des observations qui sont purement de votre compétence.

Pour Dieu, envoyez-nous bien vite l'agent de la compagnie Vanlerberghe qui nous est annoncé depuis le 26 fructidor, ou invitez directement M. Ouvrard qui est à Madrid à se charger de compléter les besoins de l'armée, parce qu'il est le seul homme en Espagne qui, par ses relations avec le Ministère espagnol, puisse user de ses ressources par des virements de parties ou autrement, qui puisse enfin donner à l'armée tout ce qui lui manque; aucun autre moyen ne vous réussira.

Je sais que M. Ouvrard est enchaîné par le Ministre du Trésor public, et qu'il a l'ordre de ce ministre de ne détourner aucune des piastres qu'il achète pour parer aux embarras qu'éprouve la Banque de France, mais je sais en même temps qu'il fera l'impossible pour vous plaire et à l'Empereur.

Si M. Le Roy n'avait pas écrit des sottises à M. Ouvrard pour le remercier de nous avoir procuré 300 mille francs en piastres, j'aurais peut-être pu activer encore une partie des traites que je viens de faire accepter par la maison La Colonilla; mais M. Ouvrard a craint de se compromettre, il n'a pu rien faire de plus, parce que M. Le Roy, le regardant comme l'administrateur des vivres de la marine, l'a regardé comme l'auteur de sa détresse et cela parce qu'il ne prenait pas sur lui d'approvisionner sans vos ordres l'armée navale, ce qu'il ne peut réellement faire que par une autorisation spéciale de vous.

---

(1) *Note marginale :*

Le Ministre m'a dit le 2 brumaire qu'il n'y avait pas à répondre à cette lettre et au paragraphe ci contre.

M. le vice-amiral Villeneuve vous donne sans doute les nouvelles de mer que je ne vous répéterai point ; il est bloqué par 32 vaisseaux ; c'est Nelson arrivé avec 4 qui commande le blocus et qui veut incendier la ville et l'armée ; il paraît que l'on s'est précautionné contre ses projets ; mais, quoique M. le vice-amiral Villeneuve me mande qu'il profitera de la première occasion pour appareiller, j'en doute, parce que vous ne lui aurez pas ordonné d'échanger des boulets avec des forces supérieures, et que dans le cas d'un échec nous n'aurions rien pour nous réparer à *Cadiz*.

Je ne vois que des tempêtes ou gros temps qui puissent nous favoriser ; mais jusque là nous aurons de grands besoins qui ne peuvent être satisfaits que par un préposé de la compagnie Vanlerberghe et Ouvrard. Ne comptez que sur ce moyen, je n'en vois point d'autre.

Agréez, mon cher ministre, l'hommage de mon attachement et de ma considération distinguée.

Le général BEURNONVILLE.

Le général Lauriston vient d'arriver avec le général Reille ; ils partent demain matin pour se rendre à Paris et à Strasbourg.

Au même (1).

Madrid, le 18 vendémiaire an XIV (10 octobre)

M. le vice-amiral Rosily est arrivé, mon cher Ministre, comme j'allais fermer mes paquets. J'ai encore le temps de vous dire que je l'ai abouché sur-le-champ avec M. Ouvrard, pour les approvisionnements de l'armée navale, et que vous devez compter qu'ils seront faits comme vous le désirez, c'est du moins l'espoir que M. Ouvrard nous a donné.

M. le vice-amiral Rosily a cassé un arc de sa voiture, ce qui l'obligera à passer la journée de demain à Madrid ; mais il sera après-demain de très bonne heure sur la route de *Cadiz*, ainsi que M. de Limeux ; ce dernier sera nanti de tout ce qu'il faut pour que rien ne vous manque.

Je répondrai par le premier courrier à la lettre que vous avez bien voulu remettre à M. l'amiral Rosily pour moi ; en attendant je vous prie de compter sur tous mes soins pour lui, pour l'armée navale et pour tout ce qui peut vous être utile et agréable.

Recevez, mon cher Ministre, l'hommage de mon attachement et de ma haute considération.

Le général BEURNONVILLE.

P.-S. — Je reçois à l'instant le rapport du 16 de ce mois (8 octobre), de M. le Commissaire français à Carthagène. Il me mande que l'escadre aux ordres de M. le général Salcedo, appareillait pour courir sur le convoi qui

(1) *Archives de la Marine*, B B4, 234. Let. aut. sig. de Beurnonville.

a passé dans le détroit; il serait fort à désirer qu'il le prit; il était composé lorsqu'il est entré de 50 voiles, escorté d'un vaisseau et d'une frégate; suivant les derniers rapports, il avait mouillé à Gibraltar où il n'a pas dû séjourner longtemps.

B.

Au même (1).

Madrid, le 22 vendémiaire an XIV (14 octobre).

Monsieur le Vice-Amiral,

J'ai reçu par M. le vice-amiral Rosily, arrivé à Madrid, dans la nuit du 18 au 19 de ce mois (10 au 11 octobre), la lettre que Votre Excellence m'a fait l'honneur de m'écrire (2) pour me prévenir que S. M. l'Empereur et Roi avait nommé ce vice-amiral au commandement de l'armée navale de Cadiz, en remplacement de M. le vice-amiral Villeneuve.

Votre Excellence, en me demandant la continuation de mes bons offices et de mes soins pour M. le vice-amiral Rosily et pour MM. les commandants de ceux des bâtiments de Sa Majesté, qui se trouvent dans les ports de l'Espagne, m'a sans doute rendu la justice de croire à tout l'empressement que je ne cesserai de mettre à rendre tous les services qui dépendront de moi à l'armée navale, à son excellent chef, comme à vous instruire, monsieur le Vice-Amiral, de toutes les nouvelles importantes de la mer et qui viendront à ma connaissance.

J'ai l'honneur de connaître M. le vice-amiral Rosily depuis vint-huit ans, et c'est aux Indes, que j'ai appris à connaître les talents et les vertus qui le distinguent principalement; c'est vous dire, monsieur le Vice-Amiral, combien je suis charmé de trouver l'occasion de vous être agréable en servant l'armée de Sa Majesté et le digne ami qui la commande.

M. de Limeux, que vous avez chargé du service des approvisionnements, a précédé de vingt-quatre heures, l'arrivée de M. le vice-amiral Rosily à Madrid. Je me suis occupé sans délai, avec M. Ouvrard, des ressources dont M. de Limeux devra faire usage. J'ai provoqué de la part de M. le Prince de la Paix les ordres les plus précis pour M. le Capitaine général et pour M. l'Intendant de la marine à Cadiz, en sorte que je ne fais pas de doute que sous très peu, l'armée, qui a déjà pour près de trois mois de vivres de campagne à bord, ne soit complètement approvisionnée pour cinq; c'est du moins le but que je me suis proposé en demandant à M. le Prince de la Paix, les ressources les plus promptes des magasins du Roi, sauf à M. Ouvrard à les y remplacer, mais j'ai pensé que ce serait le seul moyen de mettre M. le vice-amiral Rosily en état d'exécuter plus promptement vos ordres et ceux de Sa Majesté.

---

(1) *Archives de la Marine*, B B[4], 234. Let. aut. sig. de Beurnonville.

(2) Voir p. 29.

M. le vice-amiral Rosily se serait rendu plus rapidement à Cadiz, mais il a dû prendre connaissance de ses ressources et de nos dispositions; il m'a fallu aussi en prendre sur la route infestée de brigands en Andalousie, pour qu'il puisse arriver sûrement avec ses papiers et sa suite à sa destination. Il est parti ce matin avec M. le contre-amiral Gourdon, arrivé dans l'avant-dernière nuit; M. de Limeux est du voyage avec ses agents; des troupes seront placées dans les passages suspects, en sorte que les généraux et l'administration pourront voyager sûrement; leur arrivée à Cadiz devra s'effectuer en dix jours.

J'ai reçu ce matin une lettre de M. le vice-amiral Villeneuve. Il me mande que c'est Nelson qui commande décidément la croisière; il est en forces supérieures, de sorte que ce vice-amiral ne pourrait appareiller que par le fait des besoins qui pourraient diminuer la force de l'escadre ennemie ou par suite des événements du temps et j'ai tout lieu de croire que M. le vice-amiral Rosily arrivera à Cadiz, avant que M. le vice-amiral Villeneuve ait pu prendre un parti.

Quatre vaisseaux de l'escadre de Carthagène sont sortis soi-disant pour intercepter le convoi, qui ne paraît pas avoir dépassé Gibraltar; mais ces quatre vaisseaux qui sont rentrés au bout de deux jours et sans s'être écartés de plus de six lieues du port, n'auraient pas été dans le cas de faire grand mal à ce convoi, qui aurait infailliblement pris le large ou rasé la côte d'Afrique.

Vous trouverez ci-jointes, monsieur le Vice-Amiral, une lettre de M. Rosily et une autre de M. Villeneuve, avec une troisième pour le directeur du dépôt de la marine.

Je prie Votre Excellence, d'agréer les assurances de ma considération très distinguée.

Le général BEURNONVILLE.

Au même (1).

Madrid, 17 de Octubre de 1805.

Exmo Sor,

Muy Señor mío: Pareciéndome como á V. E. que es, sin duda alguna, necesario que las fuerzas navales de Francia y España tengan señales reservadas de reconocimiento, por cuyo medio se facilite la unión de las embarcaciones de ambas Potencias cuando se busquen ó encuentren en la mar, y se precavan las malas consecuencias que por falta de semejante seguridad pudieran originarse, he mandado traducir reservadamente la Instrucción que V. E. se ha servido remitirme en papel de 20 Septiembre, expresiva de las señales de reconocimiento de que usa actualmente la Armada de S. M. I. y R., y la pasaré á todos los comandantes de los buques de guerra Españoles para que les sirva de gobierno, previnién-

(1) *Archives de la Marine*, B B 4, 233. Let. sig. du Prince de la Paix.

doles asimismo la época que sirve de clave á la inteligencia de dichas señales desde 1° del año que viene de 1806.

Exprésolo á V. E. en contextación, y ruego á Dios guarde su vida muchos años.

El Príncipe de la Paz.

Au même (1).

Madrid, le 28 vendémiaire an XIV
(20 octobre).

Monsieur le Vice-Amiral,

J'ai reçu la lettre que Votre Excellence m'a fait l'honneur de m'écrire et par laquelle elle m'invite à ne lui envoyer de courriers extraordinaires que dans les circonstances importantes, comme à ajouter aux lettres que je serai dans le cas de faire passer à M. le commissaire Bertin à Bayonne « *très pressée et à expédier par courrier* », ou « *à n'expédier que par la poste* ».

Jusques à présent, monsieur le Vice-Amiral, je ne vous ai expédié personnellement de courriers que pour vous donner avis de grands mouvements de l'armée et parce que vous m'aviez invité à le faire.

A l'égard de tous les paquets qui m'ont été expédiés par courrier de Cadiz, ne sachant pas s'ils étaient pressés, je leur ai donnné cours par la même voie, mais pour obvier aux inconvénients qui pourraient résulter je vais inviter M. le vice-amiral Rosily et M. le commissaire général Le Roy à noter eux-mêmes des mots *pressé* ou *non pressé*, les paquets qu'ils me font et me feront passer par leurs courriers ou par les courriers espagnols dont ils profitent la plus grande part du temps. Je ferai enfin, M. le vice-amiral, tout ce qu'il faut pour concilier l'économie avec la célérité à donner à vos paquets.

J'ai l'honneur de prier Votre Excellence, d'agréer les assurances de ma considération très distinguée.

Le général Beurnonville.

Au même (2).

Madrid, le 28 vendémiaire an XIV
(20 octobre).

Monsieur le Vice-Amiral,

Je profite du départ d'un courrier du commerce pour faire passer à

---

(1) *Archives de la Marine*, B B4, 234. Let. aut. sig. de Beurnonville.
(2) Ibid.

Votre Excellence les deux lettres ci-jointes de M. le vice-amiral Villeneuve et de M. le commissaire général Le Roy.

Par celle que M. le vice-amiral Villeneuve m'a personnellement adressée, il parait qu'il n'avait pas encore le 23 du courant (15 octobre) aucune nouvelle officielle de son remplacement par M. le vice-amiral Rosily, puisqu'il me mande seulement que par des lettres du commerce de *Bayonne*, on assure que ce vice-amiral a passé dans cette ville pour se rendre à Cadiz, mais qu'il ignore absolument l'objet de sa mission.

Je n'ai pas cru devoir me permettre, Monsieur le Vice-Amiral, d'informer M. Villeneuve de l'arrivée de M. Rosily à *Madrid*, comme vous ne m'avez invité à aucune démarche à cet égard par la lettre que M. Rosily m'a remise et que ce vice-amiral m'a avoué n'avoir point informé son collègue de la disposition relative à son remplacement, j'ai cru qu'il était prudent de l'imiter.

La croisière anglaise aux ordres de Nelson devant *Cadiz*, n'est point en vue; cet amiral ne tient que des frégates en observation en raison des gros temps. J'ai cependant des raisons de croire que l'armée navale ennemie n'est pas rassemblée en totalité pour attendre la nôtre, puisque j'ai l'avis que 5 de ces vaisseaux sont mouillés à *Gibraltar;* il est possible qu'il y en ait d'autres détachés pour les approvisionnements.

M. le vice-amiral Villeneuve paraissait toujours disposé à attendre M. de Limeux, pour compléter, suivant vos désirs, les approvisionnements de l'armée; ils n'existent en ce moment que pour trois mois à bord. M. de Limeux arrivera le 1er brumaire à Cadiz, et c'est à cette même époque que M. le vice-amiral Rosily et le contre-amiral Gourdon arriveront avec leurs états-majors particuliers.

M. le lieutenant-général Gravina, qui m'a écrit par le même courrier, me mande qu'il est prêt avec 15 vaisseaux à faire tout ce que l'on voudra, mais que n'étant qu'auxiliaire, il doit attendre les ordres; il parait qu'il est complet en tout, même de bonne volonté.

Quatre vaisseaux seulement de la division aux ordres du général Salcedo sont sortis du port de Carthagène; ils n'ont jamais été plus éloignés de six lieues de la vue de ce port où ils sont rentrés après une campagne de trois jours. Il faudra bien que cette division fasse quelque diversion pour soulager l'armée de *Cadiz*.

Les trois frégates en réarmement au *Ferrol* seront prêtes à mettre sous voile sous un mois; les vivres en sont faits; je leur ai donné à chacune un détachement de 45 hommes, commandés chacun par un officier; telles sont les dispositions qui m'ont été envoyées par M. le maréchal Berthier. M. Ailhaud m'informe aujourd'hui que Votre Excellence désire les 700 soldats disponibles qui doivent être présentement rendus au *Ferrol*; je lui réponds ce soir de s'entendre avec le lieutenant-colonel Pellet que M. le maréchal Berthier a envoyé à *Vigo* pour mettre en mouvement le surplus des garnisons des frégates *la Revanche, la Guerrière* et *la Sirène*.

J'ai fait accepter par la maison la Colonilla 49 traites de M. Desprez,

montant ensemble à 400 mille francs et pour lesquelles la maison la Colonilla n'a voulu me donner que des Vales qui perdent 25 et 30 %.

J'ai demandé à M. le commissaire général Le Roy qui m'a envoyé ces traites, ce qu'il voulait que j'en fasse; il vient de me répondre de recevoir les Vales, de les lui envoyer et de constater la perte du change le jour des payements; il paraît qu'il est dans le même cas avec la maison Inglas et de Mellet, de Cadiz, pour une somme pareille. J'ai éprouvé les mêmes inconvénients pour 35 mille livres que le Ministre de la guerre a envoyées en traites à M. Ailhaud pour l'habillement, etc., de la troupe qui est à *Vigo*; j'ai renvoyé ces traites à ce commissaire auquel je retourne également ce soir celles que vous lui avez adressées pour les 3 frégates en réarmement au *Ferrol*.

Votre Excellence ne sera pas étonnée de ces difficultés, lorsque je lui annoncerai que je paye 25 % les piastres dont j'ai besoin moi-même pour ma maison.

J'ai l'honneur, Monsieur le Vice-Amiral, de vous offrir les assurances de ma considération très distinguée.

Le général BEURNONVILLE.

NOTA. — J'ai remis à son Excellence M. le Prince de la Paix la dépêche qui m'a été remise par M. Rosily et qui contenait les signaux de l'armée, du moins à ce que m'a dit le Prince.

Au même (1).

Madrid, 22 de Octubre de 1805.

Exmo Sor,

Muy S^or^ mío : Recibo con mucho aprecio la carta de V. E. de 9 de este mes, en que se sirve participarme el aviso que acababa de tener de que era opinión general en Londres, que la expedición secreta que han estado preparando de algún tiempo á esta parte los Ingleses, se dirigirá contra el Puerto y Plaza de Cádiz.

Hace algún tiempo que me hallo con igual noticia por la vía de Lisboa, y la he dado inmediatamente á los generales de la Escuadra combinada, al Capitán General de Andalucía y demás Jefes, quienes de antemano tienen tomadas todas les medidas convenientes para oponerse á los intentos del enemigo si se atreviese á hacer semejante ataque.

Doy á V. E. expresivas gracias por su aviso, y deseo ocasiones de complacerle, y que N^tro^ S^or^ guarde, su vida muchos años.

EL PRÍNCIPE DE LA PAZ.

---

(1) *Archives de la Marine*, B B 4, 233. Let. sig. du Prince de la Paix.

Au même (1).

Madrid, le 1er brumaire an XIV
(23 octobre).

Ma foi, mon cher Ministre, M. le vice-amiral Villeneuve a pris les devants et M. le vice-amiral Rosily trouvera aujourd'hui, en arrivant à *Cadiz* les oiseaux dénichés.

Lord Nelson ayant détaché 5 vaisseaux pour escorter le convoi mouillé à *Gibraltar* et son armée n'étant point rassemblée, M. Villeneuve a cru devoir profiter de cette circonstance heureuse pour ordonner à l'armée d'appareiller. M. le commissaire général Le Roy vous donne les détails de tout ce qui s'est passé à cet égard et je me borne à faire des vœux pour que la défaite de Nelson soit si complète, que vous soyez le maître de la *Méditerranée.*

Si M. le vice-amiral Villeneuve force le *détroit* avec succès, il trouvera à *Carthagène* une superbe division avec laquelle il pourra tomber de nouveau sur Nelson et exécuter ensuite les ordres qu'il peut et doit même avoir. Dans cette circonstance encore, nous serons moins embarrassés de vos lettres de change et le service de M. de Limeux sera fait plus exactement.

Il me restera alors à faire réparer tout ce qui est réparable dans les ports de l'Espagne et vous savez que je m'en occuperai avec un zèle sans bornes.

Je serai toutefois d'avis, mon cher Ministre, que vous fassiez sentir à S. M. l'Empereur et Roi qu'il lui importe de conserver à sa disposition les forces maritimes de l'Espagne et cela tant que la guerre durera.

Je suis loin de penser que S. M. C. veuille rentrer dans la coalition, elle n'en a ni la force ni les moyens, mais son ministère est en général si mal disposé et si mal composé, qu'il est toujours bon de se mettre en garde contre la force d'inertie, qu'il sait manier avec assez d'à propos.

La monarchie et le peuple espagnols, ne portent point la France dans le cœur; des revers feraient plus rire que pleurer les Espagnols, qui ne nous aiment point et qui détestent encore plus notre supériorité, et comme ils ne font jamais rien que de force, il est toujours bon de s'en assurer.

Vous sentirez aisément, mon cher Ministre, que je ne laisse ignorer aucun détail politique au Ministre des Relations Extérieures, ni à Sa Majesté, mais sincèrement attaché à la gloire de votre département et à la vôtre en particulier, je suis bien aise de vous prévenir de tout ce qui peut vous concerner.

Agréez, mon cher Ministre, les assurances de mon plus cordial attachement et de ma haute considération.

Le général BEURNONVILLE.

---

(1) *Archives de la Marine*, BB4, 234. Let. aut. sig. de Beurnonville.

LETTRES DE L'AMIRAL VILLENEUVE (1)

ET DE L'AMIRAL GRAVINA.

A S. Ex. le Ministre de la Marine et des Colonies (2).

Cadiz, ce 21 Aoust 1805.

Excellence,

Monsieur,

Pour mon digne e tres estimée collegue l'Ammiral Villeneuve, V. E. seré bien informé de notre depart du Ferrol, et de notre arrivée dans ce port hiere au soir. J'ai réuni ici trois vaisseaux sous le commendement du general Alava, si on auroit des équipage il pourroit en avoir tros de plus, de ma part en tres peux des yours j'aurois tous mes vaisseaux prete à appareiller avec trois mois de vivres, et souivre par tout votre escadre.

Je vous prie de presenter mes humbles respects à Sa Majesté l'Ampereur et j'ai l'honneur d'ètre, de Votre Excellence, votre tres umb. et tres obb. serv.

Federico GRAVINA.

Au même (3).

A bord du vaisseau *le Bucentaure,* en rade de Cadix,
le 4 fructidor an XIII (22 août).

Monseigneur,

J'ai l'honneur d'informer V. E., qu'étant parti de devant le Ferrol, le 25 thermidor (13 août), j'ai été observé le même jour et le lendemain

---

(1) Les lettres de l'amiral Villeneuve ont été publiées *en partie* par l'amiral Jurien de la Gravière. (*Guerres Maritimes.*).

(2) *Archives de la Marine,* B B4, 233. Let. aut. sig. de Gravina.

(3) *Archives de la Marine,* B B4, 230. Let. sig. de Villeneuve.

par des frégates et deux vaisseaux de ligne ennemis, que j'ai fait chasser par les meilleurs voiliers de l'armée sans qu'ils aient pu en approcher; qu'ayant trouvé à la mer des vents de N.-E. établis et ayant poussé ma bordée dans l'O.-N.-O. toute la journée du 26 et du 27, sans apparence de changement; que ne pouvant avoir aucune confiance dans l'état d'armement de mes vaisseaux, dans leur marche et dans l'ensemble de leurs manœuvres; que la réunion des forces de l'ennemi, la connaissance qu'il avait de toutes mes démarches depuis mon arrivée sur la côte d'Espagne, ne me laissaient aucune espérance de pouvoir remplir le grand objet auquel l'armée navale était destinée; qu'en luttant plus longtemps contre les vents contraires, j'allais éprouver des dommages irréparables et des séparations inévitables, le vaisseau espagnol *le Saint-François d'Assise* ayant déjà cassé son grand mât de hune; convaincu que l'état des choses était essentiellement changé depuis l'émission des ordres de S. M. I. et R. qui, en dirigeant la meilleure partie de ses forces navales sur les colonies, avait eu pour objet de diviser celles de l'ennemi en attirant son attention sur ses possessions éloignées, pour pouvoir le surprendre et le frapper au cœur par leur retour subit en Europe et leur réunion combinée; que ce plan n'ayant pas réussi et se trouvant même décelé par le temps qui s'était écoulé et par les calculs auxquels la marche des escadres a donné lieu, l'ennemi s'était évidemment mis en mesure de le faire échouer et que la réunion de leurs forces en ce moment était plus considérable que dans aucune des circonstances précédentes et telle qu'elle pouvait s'opposer avec supériorité aux forces réunies de Brest et du Ferrol; ne prévoyant donc aucune chance de succès dans cet état de choses et conformément à la dépêche de V. E. du 27 messidor (16 juillet), je me suis déterminé le troisième jour de mon départ, le 27, à l'entrée de la nuit, à faire la route de Cadix, étant alors à quatre-vingts lieues dans l'O.-N.-O. du cap Finistère. Les deux jours suivants, les vents ont soufflé du N.-E., gros frais, qui m'ont porté rapidement sur le cap Saint-Vincent. Je ne doute pas que si j'eusse essuyé un coup de vent au plus près, j'eusse perdu beaucoup de mâts et de voiles; le vaisseau espagnol *le Saint-Ildephonse* ayant cassé son grand mât de hune, quoique vent arrière. Je n'ai pu avoir aucune connaissance, ni recevoir aucun renseignement sur la division de Rochefort; la frégate *la Didon* que j'avais expédiée de la Corogne, le 18, ne m'a pas rejoint, quoique ce fut la meilleure voilière de l'escadre. J'ai des craintes les plus fondées qu'elle soit tombée entre les mains de l'enhemi, le capitaine de *l'Hortense*, dans une chasse prolongée, ayant eu connaissance d'un vaisseau et d'une frégate ennemis remorquant une frégate démâtée, qu'un neutre lui a dit être une frégate française.

Sur le soir, sur le cap Sainte-Marie, l'escadre légère a chassé plusieurs bâtiments de guerre ennemis qui tiraient des coups de canon en fuyant; une frégate à l'entrée de la nuit m'ayant signalé une escadre sur mes derrières, dans la nuit je n'ai pu faire beaucoup de voiles pour laisser rallier des vaisseaux qui étaient arriérés, en sorte qu'au jour, je me fai-

sais encore à onze lieues de Cadix et que trois vaisseaux anglais qui étaient devant ce port, nous ayant reconnus de loin, ont eu le temps de prendre chasse et de donner dans le détroit. Le contre-amiral Magon, qui, avec l'escadre légère, les a approchés de plus près, m'a rapporté d'ailleurs que ces vaisseaux avaient un grand avantage de marche sur lui. Ces vaisseaux se sont retirés dans Gibraltar et l'armée combinée a mouillé dans ce port.

Il ne saurait échapper à V. E., que depuis cinq mois l'escadre est presque continuellement à la voile; que tous nos objets de consommation journalière sont épuisés; que les voiles, les agrès sont usés ou dans le cas de réparation; les capitaines commandants me font déjà des demandes de voiles, de cordage, que je ne sais encore s'il sera possible de leur procurer ici; la plupart demandent à recalfater leur vaisseau. Je donne les ordres les plus pressants pour que chacun se mette en état par ses propres moyens de reprendre la mer, mais il est beaucoup d'objets de réparations ou de remplacement qu'il me sera indispensable de se procurer ici.

M. Le Roy vient de me remettre votre dépêche du 7 thermidor (26 juillet), renfermant les instructions de S. M. I. du même jour, conformes à celles que j'avais reçues précédemment. Comme je ne puis manquer de recevoir d'un moment à l'autre de nouveaux ordres, en réponse à mes dépêches de Vigo et de la Corogne, je presserai avec la plus grande activité les réparations de l'escadre pour qu'elle soit en état de les exécuter à leur arrivée.

Les quatre vaisseaux du Ferrol qui étaient destinés à une croisière ont encore trois mois et demi de vivres à bord. Dans la possibilité qu'il y avait qu'en sortant du Ferrol je rencontrasse les escadres réunies de Nelson et Calder, comme cette réunion même m'était annoncée de toutes parts, je n'ai pas cru devoir me détacher de ces vaisseaux à la mer. Si les ordres nouveaux que V. E. aura pu m'adresser ne changent rien à la destination générale de l'armée navale ou à celles particulières des divisions, ces quatre vaisseaux seront prêts à partir. J'ai pu encore moins envoyer à Rochefort, ceux des vaisseaux de l'escadre qui sont hors d'état d'entreprendre une campagne d'hiver. Ces vaisseaux étant les plus mauvais voiliers de l'armée eussent été trop évidemment compromis, étant livrés à eux-mêmes, au moment d'une lunaison de vents contraires qui leur fermait l'entrée de tous les ports et d'ailleurs j'avais encore besoin de toutes les forces réunies pour faire face à celles de Nelson et de Calder, dans le cas très probable de leur réunion.

Monseigneur, quelle que soit l'impression que V. E. doive éprouver des circonstances qui ne m'ont pas paru admettre l'exécution du vaste dessein de S. M. I., je vous prie de croire, que rien n'égale le désespoir que j'en éprouve et l'horreur de la situation où je me trouve. Mais si ce grand armement qui m'était confié devait être inévitablement le jouet des vents, dans des mers absolument inconnues aux cinq sixièmes des marins qui montent ces vaisseaux; si l'état de l'armement de ces vais-

seaux, leur défaut d'ensemble et d'intelligence, ne comportaient pas d'éprouver les moindres contrariétés, sans en éprouver des dommages irréparables, des dispersions et la ruine du projet, en se rendant la fable de l'Europe : si cet armement avait cessé d'être redoutable à l'ennemi, qui avait eu le temps et les moyens de se reconnaître, en sorte qu'un combat sur quelque point que ce fût, du parage que j'avais à parcourir ne pouvait nous promettre ni succès, ni gloire, ni chances favorables à l'armée navale de Brest, de terminer ce que nous aurions entrepris inconsidérément ; enfin, si le brave et respectable amiral allié, auquel seul j'ai pu communiquer les vœux de S. M. I., en était lui-même atterré et ne me suivait qu'avec le dévouement du désespoir, j'ai dû, après avoir mis toute la persévérance possible à former les réunions désirées dans les plans de S. M. I. m'arrêter là, où il ne pouvait plus résulter que désastres, confusion et une vaine démonstration qui eût consommé pour jamais le discrédit des deux marines alliées.

Je prie Votre Excellence, d'agréer l'hommage de mes respects.

VILLENEUVE.

Au même (1).

A bord du vaisseau *le Bucentaure*, en rade de Cadix,
le 9 fructidor an XIII (27 août).

Monseigneur,

J'ai eu l'honneur d'informer V. E. de mon arrivée dans cette rade ; depuis lors une maladie aiguë dont je ne suis pas même bien relevé, m'a empêché de vous donner plus amplement de nos nouvelles.

Nous travaillons ici avec activité à prendre le complément de trois mois de vivres pour toute l'escadre, pour être à même de suivre, dans le plus court délai possible, les ordres de S. M. I. et ceux qui pourraient me parvenir dans cet intervalle. Malheureusement depuis quelques jours, il souffle des vents d'Est violents qui contrarient beaucoup les opérations de la rade.

Le port de Cadix est bien pauvre en munitions navales et cependant nous en avons le plus grand besoin ; on assure qu'avec de l'argent on trouverait facilement de tout et c'est ce dont nous manquons également ici, les Espagnols et nous. Les vaisseaux, les frégates manquent de voiles, ou en ont qui ne tiennent plus ; j'ai témoigné à M. Le Roy qu'il faut, de quelque manière que ce soit, qu'il s'en procure, ainsi que de bien d'autres petits objets.

L'amiral Gravina envoie aujourd'hui des courriers sur la côte pour avoir toutes les informations nécessaires pour tâcher d'effectuer la réunion des vaisseaux de Carthagène. J'ai dix vaisseaux en appareillage à l'entrée

---

(1) *Archives de la Marine*, B B4, 230. Let. sig. de Villeneuve.

du port pour protéger et assurer leur réunion aussitôt qu'ils auront pu appareiller; enfin, dès que tout sera prêt, si je puis faciliter la réunion en suivant la destination principale, je le ferai ; au contraire, je ferai directement route pour la suivre s'il y avait trop d'inconvénient à chercher à opérer cette réunion et à s'engager dans le détroit.

V. E. aura été informée du sort du vaisseau espagnol *le Glorioso*, qui, étant sorti de Cadix pour éloigner une frégate anglaise, n'a pu rentrer dans le port à cause des vents d'Est et a été obligé d'aller relâcher à Ténériffe. Voilà ce qu'étaient les vaisseaux espagnols sortis de Cadix avec moi et ce que sont encore plusieurs d'entre eux.

Je prie V. E., d'agréer l'hommage de mon respect.

VILLENEUVE.

L'Indomptable avait sa grande vergue cassée et hors de service, on la lui répare.

Le Pluton, son gouvernail (la tête), idem.

Au moyen des secours de.....
trois mois de vivres et.....
pour toute espèce de.....
je vous écrirai..... (1)

Au même (2).

Le 15 fructidor an XIII (2 septembre).

Monseigneur,

J'ai l'honneur d'adresser à Votre Excellence un cahier d'états de situation des équipages de l'escadre, que j'ai fait relever avec la plus grande exactitude.

Vous verrez, par la récapitulation qui le termine, qu'il me manque au complet 2.060 hommes, que nous avons 1.731 hommes dans les hôpitaux et 311 déserteurs depuis le départ de Toulon.

Je prie V. E , d'agréer l'hommage de mon respect.

VILLENEUVE.

RAPPORT D'ALGÉCIRAS (3).

Du 12 au 14 fructidor an XIII (30 août au 1er septembre).

12 fructidor. — 15 chaloupes canonnières, 2 mistics et 3 felouques espagnoles sont devant la pointe del Carnero et celle de Saint-García.

13 fructidor. — Ce soir, toutes les chaloupes d'Algéciras sont sorties

(1) Ce post-scriptum de l'écriture de Villeneuve ne peut être reproduit qu'en partie, le bas de la lettre se trouvant déchirée.

(2) *Archives de la Marine*, B B4, 230. Let. sig. de Villeneuve.

(3) *Archives de la Marine*, BB4, 234. Voir p. 49.

pour intercepter 3 petits bâtiments et un à voile latine qui venaient de Tétuan à Gibraltar; mais, le vent ayant tourné au S.-O., elles sont rentrées.

14 fructidor. — Deux bricks de guerre anglais croisent à l'Est de Gibraltar; une frégate de 44 venant de l'O. y est entrée.

Bâtiments mouillés à Gibraltar : cette frégate, 2 bricks et 3 canonnières.

RAPPORT DE LA VIGIE DE CADIX.

Du 15 au 18 fructidor (2 au 5 septembre).

15 fructidor. — Une escadre anglaise a été vue, ce soir, dans le S.-S.-O., avec vent au S.-O.. Cette escadre, et celle qui existait auparavant, présentent en tout 27 bâtiments, tant vaisseaux que frégates.

16 fructidor. — L'escadre anglaise, forte de 24 vaisseaux de guerre (dont 7 à trois ponts), 5 frégates, une corvette à 4 mâts et 1 brick, croise avec vent O.-S.-O. de l'O.-N.-O. au S.-O..

17 fructidor. — Une division de l'escadre anglaise croise à l'Ouest assez près, composée de 5 vaisseaux et une frégate,

Le reste de l'escadre, composé de 21 vaisseaux et frégates, croise au S.-O..

Sortis : une polacre ottomane et un queche danois.

18 fructidor. — Croisent : 27 bâtiments ennemis, vaisseaux et frégates.

Sorti : un navire russe.

Entrées : 8 petites embarcations de San Lucar.

A S. Ex. le Ministre de la Marine et des Colonies (1).

A bord du vaisseau de l'Empereur *le Bucentaure*,
en rade de Cadix, le 15 fructidor an XIII
(2 septembre).

Monseigneur,

Je m'attendais à recevoir à chaque instant un courrier de V. E., dans la supposition qu'elle ne pouvait que trop pressentir de la relâche de l'armée à Cadix.

Le manque de fonds, la pénurie du port, les grands besoins des vaisseaux, ceux des équipages augmentent en raison du temps qui s'écoule et de la saison qui approche. M. Le Roy doit vous écrire avec détail, sur les dépenses auxquelles il se trouve engagé. Une escadre mal équipée n'a pu passer près de cinq mois à la voile, sans avoir des besoins en tous genres; il y a des vaisseaux qui ont à peine un jeu de voiles en bon état. Je presse

(1) *Archives de la Marine*, B B^4, 230. Let. sig. de Villeneuve.

M. Le Roy de se procurer des ressources ; je le connais depuis longtemps, je sais qu'il est plein de zèle, de probité, qu'il est animé du désir le plus ardent de faire le bien, mais malheureusement il n'est pas doué d'un caractère qui lui concilie l'affection des hommes auxquels il a affaire ; aussi son crédit est-il presque nul, et nos approvisionnements et notre ravitaillement en souffrent beaucoup. J'écris à l'ambassadeur et j'invoque son assistance.

Les nouvelles de la mer, que, de concert avec l'amiral Gravina, nous avons fait recueillir, nous annoncent que la division de Bickerton a passé de la Méditerranée dans l'Océan et que, réuni avec Collingwood, ils doivent former une escadre de 11 vaisseaux ; l'ambassadeur d'Espagne à Lisbonne a donné avis à l'amiral Gravina, que l'escadre de Calder, forte de 23 vaisseaux, avait été vue faisant route au Sud. Je ne crois pas néanmoins à une réunion de forces si considérables dans ces parages, ou du moins, qu'elles puissent y rester longtemps.

L'escadre espagnole s'améliore sensiblement par le changement des mauvais vaisseaux contre de meilleurs ; elle ne sera néanmoins que de 15 vaisseaux faute de matelots ; il sera facile d'y réunir l'escadre de Carthagène au moment du départ, mais je pense qu'il y aurait des risques à faire cette jonction avant ce moment parce qu'elle pourrait être attaquée avant que d'ici on put aller à son secours.

M. Grandellana a quitté l'escadre ; toute l'armée combinée a vu avec plaisir l'amiral Gravina porter son pavillon sur un beau vaisseau à trois ponts *le Prince des Asturies* et le lieutenant-général Alava demeure son second sur le vaisseau *la Sainte-Trinité*.

Les malades continuent sur les vaisseaux *l'Achille* et *l'Algésiras*, j'ai fait désarimer ces vaisseaux jusqu'à leur premier plan, nettoyer partout et blanchir au lait de chaux.

J'ai été informé de la relâche de l'escadre du commandant Allemand à Vigo et de son départ, après avoir pris ses dépêches. Je me plais à croire que toutes les forces de l'ennemi s'étant portées à ma recherche dans le Nord-Ouest et ayant ensuite tourné au Sud sur les renseignements qu'elle n'aura pas manqué de recevoir par les bâtiments neutres, de notre marche, le commandant Allemand aura eu la facilité d'aller faire son atterrage sur Penmarck et entrer à Brest par le Raz, ainsi que je lui écrivais que je comptais faire, si j'étais servi par les vents d'Ouest et de Sud-Ouest. Je tiens toujours ici le plus grand nombre de vaisseaux possible en appareillage, pour, au premier signal, secourir l'escadre de Rochefort, si elle en avait besoin.

Les vigies ne nous ont signalé ces jours derniers que deux frégates, mais, depuis deux jours, il y a cinq vaisseaux qui paraissent être en observation à cinq à six lieues du port et surtout devant le détroit.

Je prie V. E., d'agréer l'hommage de mon respect.

VILLENEUVE.

Au même (1).

A bord du vaisseau de l'Empereur, *le Bucentaure,* en rade de Cadix, le 19 fructidor an XIII (6 septembre).

Monseigneur,

Depuis mes dernières dépêches, nous avons vu paraître devant cette baie 24 ou 25 vaisseaux de ligne, dont 7 à trois ponts; nous ignorons encore quel est l'amiral qui commande cette flotte; elle croise à 6 ou 7 lieues dans l'O.-S.-O.. Une division de 5 vaisseaux est en observation et s'approche à trois lieues de l'entrée de la baie; il a paru 5 à 6 frégates attachées à cette armée.

Le vaisseau *le Mont-Blanc* a été obligé de changer son mât de beaupré qui, dès qu'on a largué l'étai de misaine, s'est trouvé entièrement cassé dans sa mèche et hors de service par un boulet qui l'a traversé.

Le mât de misaine du *Berwick*, quoique très avarié par trois boulets, est encore susceptible de service étant bien jumellé; il en est de même de quelques autres qui pourront attendre l'arrivée dans un port de France. La guibre du *Scipion* a eu besoin aussi d'une réparation urgente; elle avait un jeu qui aurait pu entraîner de graves inconvénients par les chevilles qui avaient cassé entre bois; cette réparation s'achève. *L'Algésiras* remonte sa poupe qui avait été brisée par un abordage avec le vaisseau *l'Aigle*.

Entre les vaisseaux de l'escadre qui ont le plus grand besoin de réparations et qui peuvent être considérés comme hors d'état de faire une campagne d'hiver, il a: le *Swift-Sure* qui fait constamment 6 pouces d'eau à l'heure, *l'Intrépide* dont la membrure est très mauvaise et le *Mont-Blanc* que l'on suppose aussi bien mauvais dans ses fonds.

J'attends avec la plus grande anxiété les ordres de l'Empereur, et je compte les heures et les minutes qu'ils tardent d'arriver. Je vous prie d'assurer S. M. qu'ayant été constamment animé du désir le plus ardent de faire tout ce que l'intérêt calculé de son service pouvait comporter, les témoignages que vous aurez à me transmettre seront pour moi ou une consolation nécessaire de n'avoir pas pu rendre de plus grands services, ou le comble du malheur, si ma conduite n'était pas jugée aussi favorablement que j'ose espérer qu'elle peut l'être.

Je prie V. E. d'agréer l'hommage de mon respect.

VILLENEUVE.

---

(1) *Archives de la Marine*, BB⁴, 230. Let. sig. de Villeneuve.

Au même (1).

A bord du vaisseau de l'Empereur, *le Bucentaure*, en rade de Cadix, le 29 fructidor an XIII (16 septembre).

Monseigneur,

V. E. m'ayant fait connaître qu'elle désirait avoir des renseignements sur les officiers de l'armée qui seraient susceptibles d'avancement, je ne puis, quant aux officiers subalternes, satisfaire à sa demande qu'après avoir moi-même recueilli des notes des officiers généraux et capitaines commandants, sous lesquels ils servent immédiatement.

Quant aux officiers commandant dans l'escadre, je me suis fait un devoir dans toutes les circonstances de mettre leurs services sous les yeux de V. E., et je ne saurais dans cette circonstance que les rappeler de nouveau à son souvenir.

Je mets au premier rang le capitaine de vaisseau Cosmao, commandant *le Pluton*; il a dirigé l'affaire du *Diamant*, seul, dans le combat du 3 thermidor; il a pu se distinguer en couvrant le vaisseau *le Firme*, son matelot d'avant, qui venait de démâter; son ancienneté et ses services l'appellent depuis longtemps au grade d'officier général et il a acquis dans cette campagne de nouveaux droits à cet avancement.

Le capitaine de vaisseau Maistral, commandant *le Neptune*, jouit d'une réputation toute aussi méritée; la tenue de son vaisseau est l'exemple de l'armée; son ancienneté, ses services et ses nombreux commandements lui donnent également des droits à un avancement.

Le capitaine de frégate Prigny remplit les fonctions de chef d'état-major depuis l'armement de l'escadre, sous M. La Touche; j'assure Votre Excellence que je ne connais pas un officier dans la marine qui eût aussi bien convenu à cette place que lui et qui soit plus capable de remplir honorablement toute espèce de mission qu'il plairait au gouvernement de lui donner. J'ai l'honneur de vous renouveler la demande que j'ai faite en sa faveur du grade de capitaine de vaisseau.

J'aurai l'honneur de vous adresser très incessamment des notes sur tous les officiers de l'armée et de vous faire connaître dans les grades inférieurs ceux qui sont susceptibles d'avancement.

Aucun autre intérêt, aucun autre sentiment que celui de la justice me porte à vous proposer ces trois premières nominations. Je désire, Monseigneur, que V. E. en soit assez convaincue pour la déterminer à les mettre sous les yeux de S. M. I. qui ne saurait répandre ses grâces sur des sujets plus dévoués et plus susceptibles de le servir honorablement.

Je prie V. E., d'agréer l'hommage de mon respect.

VILLENEUVE.

---

(1) *Archives de la Marine*, BB 4, 230. Let. sig. de Villeneuve.

Au même (1).

A bord du vaisseaux *le Prince des Asturies*, Cadiz,
16 septembre 1805.

Excellence,

Hiere au matin, l'amiral Villeneuve m'a remis votre depeche du 15 fructidor (27 septembre), que vous m'avez fait l'honneur de m'ecrire en reponse de ma lettre du 21 Aoust en vous annonsant notre arrivée dans ce port.

Je vous souis toujours reconnaissent pour touts ses marques de bonté et d'estime que vous me témoigné dans touts vos depeches.

Je me souis trouver un peu indisposé ces dernieres yours, suite de notre stations dans les isles, et ça à été presque general, et notre bonheur c'est de les avoir quitter si tot, si nous restions un mois de plus, je crois, que nous aurions perdu la moitier de nos équipages, et pouvez nous impossibiliter notre retours en Europe.

Comme je vous ai témoigner dans toutes mes lettres, je souis toujours prêt à souivre l'amiral Villeneuve par tout conformement aux ordres de mon Governement.

Aprez mon arrivée ici j'ai armé *le Rayo* à trois batteries, et *le Saint-Juste* de 74, et j'ai desarmé *le Terrible* de 74, se trouve en armement le vaisseau le *Santa Ana* à trois pont de 118, et j'espère sera pret en peu de yours, et je fait entrer dans le bassin le *Saint-Fulgencio* de 64 pour reconnoître ces fonds, c'est de matelots qui nous manquent. Je tâche de remplacer les vaisseaux qu'on arme avec les équipages des vaisseaux *le Terrible* et *Saint-Fulgencio*.

Je vous pries de présenter mes humbles respects à S. M. l'Ampereur.

Je vous renouvelles mes sinceres sentiments d'estime, d'attachement et haute considération.

De Votre Excellence FEDERICO GRAVINA.

Au même (2).

A bord du vaisseau de S. M. *le Bucentaure*, en rade de Cadix,
le 29 fructidor an XIII (16 septembre).

Monseigneur,

V. E. ayant désiré avoir des renseignements sur la situation des vaisseaux qui seraient susceptibles de missions particulières, dans le cas où il plairait à S. M. d'en ordonner, je me suis empressé de rédiger le tableau ci-joint d'après les connaissances particulières que j'ai de chacun des vaisseaux de l'armée.

J'aurai l'honneur de vous faire parvenir un rapport plus étendu, dès

(1) *Archives de la Marine*, BB 4, 233. Let. aut. sig. de Gravina.
(2) *Archives de la Marine*, BB 4, 230. Let. sig. de Villeneuve.

que j'aurai recueilli tous les renseignements que j'ai demandés et qui sera arrêté pour le 1er vendémiaire. En attendant, V. E. peut compter sur les aperçus que l'état ci-joint lui présente.

Je prie V. E. d'agréer, l'hommage de mon respect.

VILLENEUVE.

Etat des bâtiments composant l'escadre de S. M. I. et R. aux ordres du vice-amiral Villeneuve.

NOMS DES Bâtiments	NOMS DES Capitaines	OBSERVATIONS
VAISSEAUX		
Bucentaure...........	Magendie.......	Ce vaisseau est propre à toute espèce de mission; il marche bien, et son équipage, quoique bien affaibli par les pertes qu'il a faites, est un des meilleurs de l'escadre.
Formidable...........	Letellier........	Ce vaisseau marche mal; ce défaut ne peut être attribué qu'à l'ancienneté de son arrimage et de son doublage, dont le cuivre de mauvaise qualité, prend le coquillage et les herbes marines comme un doublage en bois.
Algésiras.............	Le Tourneur..	Bon vaisseau, marchant bien; on se plaint de son peu de liaison. Son équipage est extrêmement faible et donne toujours beaucoup de malades.
Neptune...............	Maistral.........	Un des bons et des plus sûrs vaisseaux de l'armée sous tous les rapports.
Indomptable.........	Hubert...........	Bon vaisseau, marchant bien, mais ayant un bien mauvais équipage et bien faible.
Pluton.................	Cosmao..........	Ce vaisseau porte mal la voile, dérive beaucoup au plus près, marche passablement vent arrière; le fond de son équipage est tres bon.
Mont-Blanc.........	Lavillesgris.....	Ce vaisseau doit être un des premiers à rentrer dans les bassins; on croit ses fonds en mauvais état; son équipage est faible, il a beaucoup perdu par les maladies; marche médiocre.
Scipion...............	Berrenger......	Ce vaisseau est très bon; il marche médiocrement; son arrimage et son doublage sont aussi très anciens.
Achille................	Deniéport.......	En bon état, mais faible en équipage; il a beaucoup perdu par les maladies; il marche assez bien.
Aigle..................	Gourrège.......	En assez bon état; il marche médiocrement, ce qui s'attribue aussi à l'ancienneté de son arrimage et de son doublage; son équipage est assez bon.
Héros..................	Poulain..........	Il marche mal.
Argonaute............	Épron............	Bon vaisseau propre à toute mission.
Duguay-Trouin.....	Touffet..........	idem.
Redoutable..........	Lucas............	idem.

NOMS DES Bâtiments	NOMS des Capitaines	OBSERVATIONS
Fougueux	Baudouin	En mauvais état, ayant besoin d'être visité dans les bassins.
Swift-Sure	Villemadrin	Ce vaisseau fait 6 pouces d'eau à l'heure, il ne peut entreprendre une campagne d'hiver; il a besoin d'entrer dans les bassins et d'être visité.
Berwick	Camas	Bon vaisseau, ne marche pas très mal comme dans les précédentes campagnes. Son mât de misaine est très maltraité par les boulets, il est jumellé, il eût mieux valu le changer; faible en équipage.
Intrépide	Infernet	Marche très mal, les fonds sont très mauvais, les Espagnols assurent que ce vaisseau qui leur a appartenu a très bien marché et qu'il est de la même construction que le *Montañes* et le *Monarque* qui marchent effectivement bien.
FRÉGATES		
Hortense	Lameillerie	En bon état, propre à toute mission.
Cornélie	Martinenq	A besoin d'être visitée et de refaire son arrimage : elle a beaucoup perdu de sa marche.
Thémis	Jugan	En bon état : marche médiocre.
Rhin	Chesneau	Idem, ne marche plus aussi bien que dans le commencement de son armement.
Hermione	Mahé	En bon état, propre à toute mission.
BRICKS		
Furet	Demay	Bon petit bâtiment, très disponible pour toute mission.
Observateur	Croiset	A mal marché du Ferrol ici.
Argus	Taillard	Marche assez bien, excepté dans les gros temps.

Le vice-amiral :
VILLENEUVE.

Au même (1).

A bord du vaisseau de l'Empereur *le Bucentaure*, en rade de Cadix, le 29 fructidor an XIII (16 septembre).

Monseigneur,

Il était bien instant que V. E. prît des moyens efficaces pour sub-

(1) *Archives de la Marine*, B B⁴, 230. Let. sig. de Villeneuve.

venir aux besoins de l'armée navale de S. M. dans ce port. J'avais demandé à M. Le Roy, commissaire général des relations commerciales, trois mois de vivres pour toute l'armée, mais je voyais le moment où tout allait être arrêté par le défaut de fonds et l'absence de tout crédit sur la place de Cadix.

L'assurance que V. E. me donne à ce sujet par sa dépêche de Boulogne du 15 fructidor (2 septembre) calme à ce sujet toutes mes inquiétudes et j'attends avec la plus vive impatience la connaissance des dernières déterminations que Votre Excellence aura prises et qu'elle doit m'annoncer par un nouveau courrier.

V. E. aura été informée par mes dernières dépêches que j'ai été suivi de bien près dans ces parages par des forces ennemies. Je joins ici un état des forces anglaises qui sont en vue et qui m'a été procuré d'une maison de commerce ; je n'en garantis pas l'authenticité, mais je le crois très vraisemblable ; le nombre des vaisseaux en vue est journellement de 25 à 26. Notre escadre en rade est composée de nos 18 vaisseaux français qui ont terminé les réparations dont ils avaient rigoureusement besoin, mais dont la plupart attendent encore leurs vivres et les remplacements qui leur manquent et qui ne laissent pas de former un objet considérable.

L'escadre espagnole en rade est de 12 vaisseaux ; trois sont encore au Pontal où ils font des réparations, achèvent leur armement ou attendent des équipages. Ce sera avec beaucoup de peine que cette escadre pourra être portée à 15 vaisseaux, mais au moins, il parait que ce sera tous des bons vaisseaux. Il ne reste plus de ceux de la Martinique que *l'Argonaute* qui est excellent. Je ne pense pas que l'ennemi puisse occuper plus longtemps ce parage avec des forces aussi considérables qu'on nous les représente. Je profiterai de la première circonstance favorable pour faire une sortie avec toutes les forces combinées pour faire réunir l'escadre de Carthagène et remplir les intentions de S. M. en établissant notre supériorité sur les côtes de l'Andalousie et dans le détroit.

J'ai fait connaître ces intentions de l'Empereur à S. E. l'amiral Gravina qui, je n'en doute pas, y concourra de tous ses moyens.

Je prie V. E., d'agréer l'hommage de mon respect.

VILLENEUVE.

Au même (1).

A bord du vaisseau de l'Empereur *le Bucentaure*, en rade de Cadix, le 2 vendémiaire an XIV (24 septembre).

Monseigneur,

La dépêche de V. E., datée de Boulogne le 14 fructidor (1er sep-

---

(1) *Archives de la Marine*, B B4, 230. Let. sig. de Villeneuve.

tembre), m'annonçait l'arrivée, sous cinq jours d'un courrier, pour me faire connaître les moyens que vous auriez pris pour assurer l'approvisionnement de six mois de vivres à l'escadre, ainsi que les remplacements de munitions de toute espèce qui lui est nécessaire pour faire campagne. J'attends avec la plus vive impatience l'arrivée de ce courrier auquel tient non seulement le ravitaillement de l'escadre, mais même ses moyens de subsistance journaliers, qui vont être interrompus par l'absence de toute espèce de crédit et par l'inquiétude ou défaut de moyen de l'entrepreneur, qui en a été chargé jusqu'à présent.

Ayant fait connaître à l'amiral Gravina les intentions de l'Empereur pour l'approvisionnement de six mois de vivres, il a fait les demandes nécessaires pour approvisionner de la même manière les vaisseaux de l'escadre espagnole.

Les 15 vaisseaux qui doivent la composer sont en rade, à l'exception du *Sainte-Anne* de 120, qui est néanmoins sorti de la Carraque ; *le Rayo* de 90 est en rade, mais il n'est pas encore prêt. Ce qui manque essentiellement à cette escadre, ce sont des matelots et de l'argent pour les habiller ; il est bien pénible de voir des vaisseaux aussi beaux et aussi forts être armés par des pâtres et des mendiants et n'avoir qu'un aussi petit nombre de matelots. Je fais traduire l'état de situation que m'a envoyé l'amiral Gravina et que j'aurai l'honneur de vous adresser par le courrier que j'attends et dont le retour j'espère précédera cette dépêche.

Nous avons pris des mesures avec l'amiral Gravina, pour être instruits des forces de l'ennemi dans ces mers et de leurs démarches ; un pilote intelligent a été envoyé dans un bateau à Lagos ; l'amiral a écrit à Tanger, mais depuis ma lettre à V. E., du 29 fructidor, nous n'avons encore obtenu d'autres données que la copie de la déclaration ci-jointe, que j'ai l'honneur de vous adresser.

La vigie de la ville néanmoins ne nous signale le plus communément que 25 à 26 vaisseaux qui se tiennent à l'ouvert du détroit. Deux vaisseaux venant de la Méditerranée ont mouillé deux jours à Gibraltar et se sont réunis à l'escadre. V. E. sentira qu'il ne faut pas moins que la réunion de toutes nos forces pour attaquer celles de l'ennemi. L'escadre a ordre d'être prête à mettre à la voile au premier signal, et, tels que nous sommes, dès que *le Sainte-Anne* et *le Rayo* pourront nous suivre et que j'aurai un vent favorable pour mettre les deux escadres à la mer, nous mettrons à la voile pour remplir les ordres de l'Empereur.

M. Salcedo est averti d'être toujours prêt à partir au premier signal qui lui serait fait par une frégate ou tout autre bâtiment.

Je prie V. E., d'agréer l'hommage de mon respect.

VILLENEUVE.

Au même (1).

A bord du vaisseau de l'Empereur *le Bucentaure*, en rade de Cadix, le 2 vendémiaire an XIV (24 septembre).

Monseigneur,

J'ai l'honneur d'informer V. E. qu'indépendamment des vivres que j'ai déjà demandés pour compléter trois mois de campagne et pour le journalier de rade, j'ai été dans le cas de faire des demandes supplémentaires pour remplacer les denrées qui ont été trouvées avariées sur divers bâtiments de l'armée et dont la situation a été constatée par des commissions chargées de procéder à leur examen et dégustation.

L'état de ces denrées est ci-joint et indique les parties de chacune qui ont été susceptibles d'être consommées en journalier. Je les ai faites répartir à l'armée afin d'en accélérer la consommation et prévenir une plus grande détérioration.

La mauvaise qualité de quelques-unes de ces denrées, contribue sans doute aux avaries qu'elles éprouvent, mais une des causes principales est leur long séjour à bord. Parmi les vaisseaux armés à Toulon, il en est qui avaient des biscuits et des farines depuis dix-huit mois; *l'Hermione*, par exemple, avait pris les vivres de *l'Uranie*, qui étaient de très ancienne date; tout le biscuit du *Redoutable* a été jugé hors d'état de faire campagne, il était fabriqué depuis près de deux ans.

J'ai fait déposer dans un magasin, à ce destiné, par le Commissaire des relations commerciales et pour être vendu au compte du gouvernement, tout ce qui n'aurait pas été consommé en journalier, sans nuire à la santé des équipages; le produit m'en sera remis pour être employé aux besoins de l'armée. Ces sortes de pertes ajoutent beaucoup aux difficultés que j'éprouve pour l'approvisionnement des trois mois de campagne. Il me manque encore pour compléter mes premières demandes, environ 2.000 quintaux de biscuit et 250 barils de lard; c'est ce que la marine espagnole s'était engagée à me fournir et qu'elle n'a pu livrer.

Toutes ces circonstances me font désirer bien vivement de voir arriver le courrier qui doit me faire connaître les moyens que V. E. aura adoptés pour assurer l'approvisionnement de l'escadre.

Je prie V. E., d'agréer l'hommage de mon respect.

VILLENEUVE.

---

(1) *Archives de la Marine*, B B4, 230. Let. sig. de Villeneuve.

Armée navale Impériale, aux ordres de M. l'Amiral Villeneuve, grand officier de la Légion d'honneur

---

A bord du vaisseau-amiral *le Bucentaure*, en rade de Cadix,
le 2 vendémiaire an XIV.

État des vivres avariés qui existaient à bord des bâtimens ci-après désignés, savoir :

NOMS DES Bâtiments	Biscuit	Farine	Vin	Salaisons	Légumes	OBSERVATIONS
Le Neptune ..	»	»	3.360 v	»	»	Déclaré hors d'état de faire campagne par procès-verbal d'une commission de l'escadre en date du 15 fructidor an XIII. Sur cette quantité, il y en a eu 1.920 veltes consommés en journalier.
L'Achille .. .	51x80	»	»	»	95x49	Par procès-verbal du 23 fructidor an XIII qui déclare ces denrées hors d'état d'être consommées.
Le Redoutable	497x	»	270 v	»	»	Par procès-verbal du 4e jour complémentaire, il est constaté que sur cette quantité de biscuit 22 x 51 sont entièrement hors d'état d'être consommés, les 474 x 49 ont été répartis à l'armée pour être distribués en journalier.
L'Indomptable......	100x	»	»	»	»	Par procès-verbal du 4e jour complémentaire qui constate que cette quantité est réduite en machemoure et ne peut être distribuée.
L'Aigle......	85x	»	»	»	»	Procès-verbal du 15 fructidor qui déclare cette quantité hors d'état d'être distribuée.
La Thémis...	18x	»	»	»	»	Procès-verbal du 26 fructidor an XIII qui porte même résultat.
L'Hermione ..	19x49	86x40	«	»	3x80	Le procès-verbal du 25 fructidor déclare ces denrées hors d'état d'être consommées; elles provenaient de la frégate *Uranie* qui versa ses vivres à *l'Hermione* pour la mettre promptement à même de sortir.
TOTAUX...	769x29	86x40	3.630 v	»	99x29	

VU :
Le vice-amiral,
VILLENEUVE.

Le Commissaire de l'armée,
CRUVELIER.

L'amiral Gravina, général en chef de l'armée spagnole, à Son Excellence l'amiral Decrais, ministre de la Marine et des Colonies de S. M. l'Empereur des Français et Roi d'Italie, etc. (1).

A bord du vaisseau de S. M. C., *le Prince des Asturies*, en rade de Cadix, le 28 septembre.

Excellence,

J'ai reçu hier matin le Depeche, que votre excellence à eu la bonté de m'adressér en date du 29 fructidor (16 septembre), pour me faire connoître, que vous communiquiez à l'amiral Villeneuf les instructions de S. M. sur toutes les operations, auxquelles l'armée combinée était destinée; en consequence je me suis porte à bord de mon digne collegue et instruit qu'il était d'une bien grande importance, que l'armée combinée puisse appareillér sans delai, je lui ai fait present, que les 14 vaisseaux spagnols aux mes órdres étaint'entierement prèts, pour mettre à la voile, et suivre par tout l'armée impériale, en lui ajoutant, que dans quatre ou cinq jours il le serait'aussi, *le Santa Ana*, vaisseau à trois ponts qui venait de sortir du bassin..... J'ai expedie auscitot les'ordres les plus pressantes, pour secondér vos'intentions et celles de l'amiral Villeneuf, a fin de que tous les batiments français soint munis (comme vous le desirer) de trois mois de vivres et je tacherais de faire un versement proportionné de maniere que l'armée entière soit'egalement approvisionnée.

Je suis tres reconnaissant aux bontés que vous voulér bien me témoignér de la part de S. M. et je prie Votre Excellence de leur présentér mes respects, et d'agréer au meme temps les'assurances de la haute et plus distinguée consideration, avec laquelle j'ai l'honneur d'etre, de Votre Excellence,

Federico GRAVINA.

Au même (2).

A bord du vaisseau de l'Empereur *le Bucentaure*, en rade de Cadix, le 6 vendémiaire an XIV (28 septembre).

Monseigneur,

J'ai l'honneur d'adresser à V. E., l'état de situation des équipages et des vaisseaux au 1er vendémiaire.

Votre Excellence remarquera que le déficit des équipages est de 2.207 hommes; nous avons 649 hommes aux hôpitaux de Cadix, dont

(1) *Archives de la Marine*, BB4, 233. Let. sig. de Gravina.
(2) *Archives de la Marine*, BB4, 230. Let. sig. de Villeneuve.

peut-être un tiers sera susceptible d'embarquer au moment de mettre sous voile.

Les troupes expéditionnaires pourront combler ce déficit, mais elles ne sauraient suppléer au petit nombre de matelots qui nous restent.

Je joins également ici un état de situation de l'escadre espagnole, que je viens de faire traduire. Je supplie V. E. de vouloir bien donner quelque attention aux notes du major général, M. le chef d'escadre Escaño, sur la composition de ces équipages.

Je prie V. E., d'agréer l'hommage de mon respect.

VILLENEUVE.

Au même (1).

A bord du vaisseau de l'Empereur *le Bucentaure*, en rade de Cadix, le 6 vendémiaire an XIV (28 septembre).

Monseigneur,

J'ai reçu hier par votre courrier, vos dépêches du 29 fructidor (16 septembre), et les instructions signées de l'Empereur qui y étaient jointes. Il manquait encore quelques parties de vivres et particulièrement du biscuit, pour compléter l'approvisionnement de trois mois à toute l'armée; j'ai chargé le commissaire de l'armée et M. Le Roy de me les procurer sous deux jours. J'ai prié l'amiral Gravina d'y coopérer auprès de l'Intendant de la marine, et à défaut de tout cela, je le déterminerai à m'en faire verser de celui qui est embarqué sur ses vaisseaux, dans la même proportion que celui que je ferai prendre sur les vaisseaux français qui ont déjà complété leur approvisionnement, de manière à ce qu'il en reste au moins deux mois et demi sur toute l'armée.

Les troupes embarqueront lundi, et je ferai le signal d'appareiller aussitôt que le vent permettra de sortir de la baie.

S'il ne manque à la marine impériale que du caractère et de l'audace, je crois pouvoir assurer V. E. que la mission actuelle sera couronnée d'un brillant succès.

Je ne sais si V. E. connaît les localités de cette rade, et combien il est difficile de mettre en mouvement une armée navale aussi nombreuse, qui ne peut sortir à la fois, que par les seuls vents du N.-E. au S.-E.. Je prie V. E. de se rappeler que l'amiral Bruix a mis trois jours pour en sortir, ce qui serait impraticable avec une armée ennemie en vue, aussi considérable que celle qui nous observe. Il me faut absolument un vent d'Est bien fait pour sortir de la baie, et je ne pourrai donner dans le détroit que lorsqu'ils auront changé et tourné à l'ouest.

Il paraît par les signaux de la côte, qu'un convoi anglais de 40 voiles

---

(1) *Archives de la Marine*, BB⁴, 230. Let. sig. de Villeneuve.

a passé hier le détroit, escorté par 1 vaisseau et 4 frégates, il faisait route pour le mouillage de Gibraltar.

Je joins ici une copie de l'ordre du jour que j'ai adressé aux capitaines commandants.

Je prie V. E., d'agréer l'hommage de mon respect.

VILLENEUVE.

Ordre général, particulier aux capitaines commandants.

A bord du vaisseau de S. M. I. *le Bucentaure*, en rade de Cadix, le 6 vendémiaire an XIV (28 septembre).

Les troupes expéditionnaires seront embarquées lundi prochain, et immédiatement après, l'armée doit mettre sous voile.

Les capitaines commandants jugeront que, d'après la position et la force de l'ennemi devant ce port, une bataille doit avoir lieu le jour même de la sortie de l'armée. L'amiral rappelle à tous les officiers commandants, les dispositions de sa circulaire de Toulon du 29 frimaire an XIII; il attend tout de leur courage et de leur dévouement.

L'armée doit voir avec satisfaction, l'occasion qui lui est offerte de déployer ce caractère et cette audace qui doit assurer ses succès, venger les injures faites à son pavillon et abattre la tyrannique domination de l'Angleterre sur les mers.

Nos alliés combattront avec nous, sous les murs de Cadix et sous les yeux de leurs concitoyens; les regards de l'Empereur sont fixés sur nous. Ces motifs d'émulation, sont aussi les garants d'une journée honorable, pour les armes de nos souverains respectifs et pour la gloire de tous les braves qui y auront pris part.

VILLENEUVE.

Au même (1).

Bucentaure. 6 vendémiaire an XIII (28 septembre), à minuit.

Monseigneur,

On vient de me rendre compte que l'escadre ennemie venait d'être ralliée par trois vaisseaux dont un à trois ponts venant de l'Ouest. Voilà trente et un vaisseaux bien connus dans ce parage.

J'ai l'honneur de vous saluer respectueusement.

VILLENEUVE.

---

(1) *Archives de la Marine*, BB4, 230. Let. aut. sig. de Villeneuve.

Au même (1).

A bord du vaisseau *Prince des Asturies*, dan la Rade
de Cadiz, 29 de septembre 1805.

Excellence,

Je profitte de la favorable occasion du depart du general Lauriston pour Paris et vous ecrire cette lettre, qui s'est bien voulu charger de vous aporter, et me ferà au memme temps l'honneur de vous donner de mes nouvelles et vous presenter mes sincere compliments. Je m'en rapporte a ce que lui vous dira, je vous renouvelle, mon cher Amiral, mes loyal sentiments de parfaite estime, vrais attachement et toutte consideration avec les quelles j'ai l'honneur d'être de V. E.

Votre très umb. et très obl, serv.

Federico GRAVINA.

Au même (2).

A bord du vaisseau de l'Empereur *le Bucentaure*,
en rade de Cadix, le 9 vendémiaire an XIV
(1er octobre).

Monseigneur,

J'ai l'honneur d'informer V. E. que le général Lauriston est parti hier, ainsi que le général Reille. Le général Lauriston, en débarquant du vaisseau *le Bucentaure*, a été salué de 11 coups de canon, conformément au décret impérial concernant les honneurs militaires.

Les troupes expéditionnaires ont embarqué le même jour; elles sont commandées par l'adjudant-commandant Contamine, désigné par le général Lauriston, ainsi que vous l'avez ordonné.

J'ai donné l'ordre à l'adjudant-commandant Fournier de se rendre auprès de V. E. pour recevoir vos ordres ultérieurs. Les troupes que cet officier commandait, ayant été infiniment réduites par les incorporations, les maladies et autres circonstances, et ne pouvant plus considérer ce qui en reste, que comme incorporé dans les équipages des vaisseaux et destiné à en suivre la mission, j'ai cru devoir accéder au désir que cet officier m'a témoigné d'aller offrir ses services, au moment où une guerre continentale parait prête à éclater. Je m'y suis décidé aussi, par ce motif qu'il me paraissait difficile que cet officier put servir avec ou sous les ordres de l'adjudant Contamine, nommé commandant en chef par le général Lauriston.

Je prie V. E., d'agréer l'hommage de mon respect.

VILLENEUVE.

---

(1) *Archives de la Marine*, B B4, 233. Let. aut. sig. de Gravina.

(2) *Archives de la Marine*, B B4, 230. Let. sig. de Villeneuve.

Au même (1).

A bord du vaisseau de l'Empereur, *le Bucentaure*, en rade de Cadix, le 10 vendémiaire an XIV (2 octobre).

Monseigneur,

Les troupes sont embarquées, tout le monde est à bord, et je n'attends qu'une circonstance favorable pour faire appareiller l'armée combinée.

Tous les vaisseaux ont trois mois de vivres, excepté en biscuit; j'ai été obligé d'en faire faire un versement proportionnel, qui nous a mis un peu au-dessus de deux mois et demi.

L'amiral Gravina a reçu deux courriers extraordinaires de l'ambassadeur d'Espagne à Lisbonne, qui lui annoncent l'arrivée dans ces mers de l'amiral Nelson avec quatre vaisseaux de ligne et des grands projets d'attaque, de bombardement et d'incendie sur les escadres combinées et sur Cadix. Nous avons lieu de croire que la réunion faite le 6 de ce mois, est celle annoncée par l'ambassadeur d'Espagne; depuis lors, le gros de l'escadre ennemie se tient hors de vue de nos vigies; leur escadre d'observation de cinq vaisseaux seulement se tient en vue de cette rade, mais elle laisse apercevoir de temps à autre ses intermédiaires. Nous prenons, de concert avec l'amiral Gravina, toutes les mesures nécessaires pour prévenir tous les accidents d'une attaque sur la rade, soit avec des brûlots, soit avec des bombardes.

Les vents sont très variables, depuis deux jours, ils règnent plus particulièrement du S. et S.-S.-O..

Il eût été peut-être nécessaire pour la plus grande sûreté de nos vaisseaux, de les placer plus en dedans de la baie, mais j'ai rejeté cette proposition qui eût rendu notre appareillage encore plus difficile au moment où la circonstance sera devenue favorable.

Bien pénétré, Monseigneur, de tous les inconvénients qui peuvent résulter d'un long séjour dans cette baie, des dépenses énormes auxquelles il donnerait lieu, de la perte d'hommes qu'il serait impossible de remplacer et qui serait inévitable, je désire bien ardemment le moment où je pourrai entreprendre la nouvelle mission qui m'est confiée, un vent favorable pour faire sortir toute l'armée et quelque apparence de pouvoir échapper aux forces infiniment supérieures de l'ennemi, ou du moins de n'avoir à combattre que des forces, sinon inférieures au moins égales aux nôtres.

Je prie V. E., d'agréer l'hommage de mon respect.

VILLENEUVE.

---

(1) *Archives de la Marine*, BB 4, 230. Let. sig. de Villeneuve.

Au même (1).

A bord du vaisseau de l'empereur *le Bucentaure*, en rade de Cadix, le 16 vendémiaire an XIV (8 octobre).

Monseigneur,

Dans l'impatience de remplir les ordres de l'Empereur, ne consultant ni la force de l'ennemi, ni la situation de la plupart des vaisseaux de l'armée combinée, je voulus profiter hier d'une brise de vent d'Est qui pouvait faire sortir toute l'armée, et je fis le signal de se préparer à faire voile; mais le vent ayant soufflé grand frais de cette partie et devant être diamétralement contraire à la route que je devais faire, je ne pus exécuter mon dessein.

Je n'ai pu cependant fermer l'oreille aux observations qui me venaient de toutes parts, sur l'infériorité de nos forces comparées à celles de l'ennemi qui se trouvent actuellement de 31 à 33 vaisseaux de ligne, dont 8 à trois ponts et un grand nombre de frégates; on a taxé un départ, dans une pareille circonstance, comme un acte de déscspoir qui ne convenait pas à la puissance des cours alliées. Que trois vaisseaux espagnols, dont *le Sainte-Anne* de 110, *le Rayo* de 100 et *le Saint-Juste* de 74, à peine sortis du port, n'étaient pas en état de combattre, et un combat était inévitable le jour même de notre sortie du port, que ce serait s'aveugler étrangement que d'espérer un résultat favorable d'un engagement à la sortie du port avec des équipages tels que ceux de nos vaisseaux, mais particulièrement ceux de S. M. C..

J'ai voulu avoir à ce sujet l'opinion de tous les officiers généraux et des plus anciens capitaines des deux escadres; je les ai rassemblés ce matin à bord du *Bucentaure* et leur opinion n'a pas été douteuse, ils l'ont consignée dans un procès-verbal que j'ai l'honneur de vous adresser ci-joint.

Nonobstant ce, je mettrai à la voile à la première circonstance favorable; un moyen de la faire naître eut été peut-être de faire partir l'escadre de Carthagène pour une croisière un peu éloignée (sur le cap Bon par exemple) ou de la faire diriger directement sur Toulon pour obliger l'ennemi à diviser ses forces; mais il m'a paru que l'autorité souveraine pouvait seule adopter une semblable disposition. C'est aussi l'avis de l'amiral Gravina qui a désiré que j'en fis part à V. E.; en attendant je veillerai le temps et les mouvements de l'ennemi et je prie V. E. d'assurer l'Empereur de l'empressement avec lequel je saisirai la première occasion favorable d'exécuter ses ordres.

Je prie V. E., d'agréer l'hommage de mon respect.

VILLENEUVE.

---

(1) *Archives de la Marine*. B B4, 230. Let. sig. de Villeneuve.

Procès-verbal du Conseil de Guerre tenu le 8 octobre 1805, à bord du **Bucentaure** (1).

Aujourd'hui, 16 vendémiaire an XIV (8 octobre), sur l'invitation de l'amiral Villeneuve, se sont rassemblés, à bord du *Bucentaure :* l'amiral Gravina, commandant en chef l'armée espagnole, le vice-amiral Alava, les chefs d'escadre Escaño et Cisneros et les brigadiers Mac-Donell, Hore et Galiano ; les contre amiraux Dumanoir et Magon, les capitaines de vaisseau Cosmao, Maistral et Lavillesgris, et le capitaine de frégate Prigny, adjudant commandant de l'armée, à l'effet de concerter les moyens de départ et de connaître la situation des bâtiments de l'armée combinée, sous le rapport militaire.

L'amiral Villeneuve a fait connaître, sous le secret, que l'intention de S. M. I. exprimée dans ses instructions était que l'armée combinée appareillât à la première occasion favorable et que, partout où on rencontrerait l'ennemi en forces inférieures, il dut être attaqué, sans hésiter, pour le forcer à une action décisive.

L'amiral a fait part des renseignements qu'il avait sur les forces de l'ennemi, tant par les annonces de l'ambassadeur d'Espagne en Portugal et du commissaire de Tanger, que par les vigies et les bateaux de la côte, dont il résulte que, suivant les uns, l'ennemi a trente-et-un vaisseaux au moins, et suivant les autres rapports, on en fait monter le nombre à trente-trois dont huit trois-ponts.

Alors l'amiral Villeneuve a engagé chaque personne composant cette conférence de vouloir bien donner son opinion sur les circonstances dans lesquelles se trouvait l'armée combinée.

Tous ont reconnu que les vaisseaux des deux nations alliées sont pour la plupart mal armés, par la faiblesse des équipages ; que plusieurs de ces vaisseaux n'ont point encore pu exercer leur monde à la mer et que les vaisseaux à trois ponts *la Santa Ana, le Rayo* et *le San Justo* de 74, armés avec précipitation et à peine sortis de l'arsenal, peuvent à la rigueur appareiller avec l'armée, mais qu'ils ne sont point en état de rendre les services militaires dont ils seront susceptibles lorsqu'ils seront complètement organisés. Toutes ces observations sur l'état de l'armée combinée ont fait reconnaître unanimement que la flotte ennemie qui se trouve dans ces parages est beaucoup plus forte que la nôtre qui se trouverait encore forcée de combattre au moment défavorable de sa sortie du port ; et tous ont été d'accord qu'il était nécessaire d'attendre l'occasion favorable dont il est question dans les instructions de l'amiral et qui peut naître du mauvais temps qui éloignerait l'ennemi de ces parages ou de l'obligation où il se trouvera de diviser les forces de son escadre pour protéger son commerce dans la Méditerranée et les convois qui peuvent

(1) *Archives de la Marine,* B B 4, 230.

être menacés par les escadres de Carthagène et de Toulon ; mais, dans toutes ces observations, les officiers des deux nations composant cette réunion ont témoigné le désir qu'ils auront toujours d'aller combattre l'ennemi, quelle que soit sa force, dès que Sa Majesté le désirerait, et ils ont invité l'amiral Villeneuve d'être leur interprète auprès d'Elle pour l'assurer de leur entier dévouement.

Les amiraux ont terminé cette conférence en renouvelant l'ordre d'être toujours prêts à appareiller pour pouvoir au premier signal être sous voiles sans perdre un seul instant.

(Suivent les signatures) ainsi signées à l'original :

PRIGNY, GALIANO, HORE, LAVILLESGRIS, MAISTRAL, COSMAO, MACDONELL, SISNÉROS, MAGON, ESCAÑO, DUMANOIR LE PELLEY, ALAVA, GRAVINA, VILLENEUVE.

Pour copie conforme à l'original :

VILLENEUVE.

Carta de D. Antonio de Escaño á D. Enrique Mac-Donell, Comandante del Navío Rayo (1).

Desde que entró la escuadra combinada en la bahía de Cádiz el día 21 de Agosto, se procuró reemplazarla por los ramos de subinspección, ingenieros y víveres, disciplinando é instruyendo las tripulaciones y guarniciones en los ejercicios militares y marineros. Luego se mandó preparar una fuerza respetable de barcos cañoneros, obuseras, bombarderas, faluchos, botes y barcas que pudieran voltejear en malos tiempos, para contribuir á la defensa de la plaza y de la escuadra. Esta disposición era tanto más urgente, cuanto que teníamos noticias de lo dispuesto por lord Nelson para reunir bombardas y brulotes á la suya, que ya nos bloqueaba, y porque la posición de la combinada estaba fuera del tiro de la plaza, por lo que se trató también de colocarla de forma que los navíos acoderados pudieran defenderse de los enemigos que, con vientos que les permitían volver á salir, intentaran atacarlos.

El día 6 de octubre, manifestó el almirante francés al general Gravina que se veía obligado á salir del puerto, por prevenírselo así las órdenes de su gobierno, y que deseaba le proporcionase algunos reemplazos de víveres que le hacían falta, dando las órdenes necesarias á los buques españoles para estar prontos á dar la vela en cuanto lo estuviesen los franceses. El general español se limitó á contestar que consideraba necesario

---

(1) Lettre concernant le Conseil de guerre, tenu le 8 octobre 1805, à bord du *Bucentaure*.

Archives de la Marine, à Madrid. Communiquée par S. Ex. M^r le Brig. gén. de Marine D. Alcalá Galiano.

antes de levar anclas, celebrar un consejo en el que se oyese la opinión de todos los comandantes de los navíos de ambas naciones; y, sin más discusión, mandó disolver el cuerpo de la armadilla sútil, retirándose los oficiales y la gente de mar á sus respectivos navíos.

El día 8, dieron parte los comandantes de todos los buques de hallarse en disposición de dar la vela, sin más falta que la de buena marinería, que nunca pudimos remediar; y transmitido este aviso al almirante Villeneuve, dispuso que en la misma mañana se reuniesen á bordo del navío *Bucentaure* los comandantes de los buques de ambas escuadras, para deliberar sobre un asunto del servicio.

Nuestro general recibió una carta muy expresiva del francés, en la que se le pedía asistiese á la reunión con su Mayor y los demás Jefes de la armada española. Pocas horas después, todos reunidos en aquel navío, tomó la palabra Villeneuve sometiendo á la consideración del consejo, si respecto á tener órdenes terminantes para salir del puerto de Cádiz, con toda la escuadra combinada, era posible darles cumplimiento, verificando la salida, ó si se podía esperar que los enemigos atacasen á la armada en el fondeadero, en cuyo caso se les destruiría y dejarían prontamente un libre paso. Los Jefes españoles, con la mayor circunspección, manifestaron que su opinión era la misma que expusiese su general, por medio del Mayor de la escuadra, pues habían conferenciado de antemano todos entre sí, y convenido en las ideas del Mayor. Los franceses, con el calor propio de su nación, hablaron en diversos sentidos, llegando algunos de ellos á sentar la proposición de no ser cuestionable la salida, que daría por resultado la derrota de los contrarios, y la facilidad de cumplir lo que se ordenaba. El Mayor general fijó la cuestión, expresando si en las circunstancias de tener los ingleses de 25 á 30 navíos en la boca del puerto, debía preferirse la salida á recibir el ataque fondeados; hizo varias reflexiones sobre la diferencia de destreza marinera de los que estaban en la mar con sus escuadras sin la menor intermisión desde el año de 1793 y los que llevaban ocho años sin navegar, particularizando á los españoles que no podían responder de su gente de mar, escasa y poco diestra; hizo ver las ventajas que podrían resultar de una fuerza sútil bien organizada, como había sucedido otras veces; concluyendo con la consideración de que las órdenes superiores no podían obligar sino á lo posible, pues nunca servirían de excusa en el caso de un descalabro, que veía seguro si se mandaban levar las anclas. Magon tomó la palabra para refutar al Mayor, y, en su acalorada respuesta, se expresó poco convenientemente; el delicado y pundonoroso Galiano quiso hacerle retractar algunas expresiones, se acaloraron los ánimos, y, levantándose el general Gravina, pidió se votase sin más discusión, si debía ó no salir del puerto la escuadra combinada, careciendo de una fuerza superior que contrarrestase la desventaja en que se hallaba. La votación dió por resultado que se debía permanecer fondeados, y, en su consecuencia, se mandaron apostar las divisiones de los buques menores en los puestos que antes ocupaban con las tripulaciones

y guarniciones de la escuadra, y se situaran los navíos en la forma conveniente. Los enemigos se habían retirado de la vista de la bahía, dejando 4 fragatas en observación. Todo pronto para resistir cualquiera ataque, se tuvo un continuo ejercicio militar y marinero; y, el día 17, se convino por los dos generales que, según los vientos, saliesen de noche algunos navíos para cortar la retirada á los enemigos. Dadas las órdenes reservadas para esta operación, y prontos los navíos que habían de verificarla, amaneció el día 18 y se presentó á bordo del *Príncipe de Asturias* el almirante Villeneuve, anunciando al general Gravina que nuevas órdenes y nuevas consideraciones le obligaban á mandar la salida del puerto de toda la escuadra. Siendo tan terminantes las disposiciones del gobierno para obedecer al Jefe francés, sin la menor réplica, se ordenó, en su presencia, al Mayor general, se retiraran los apostaderos de fuerzas sútiles, y volviera la gente á sus buques respectivos, preparándose todos á dar la vela. En aquella mañana, quedaron cumplidas estas órdenes, y, aprobada la línea combinada de la armada, en línea de batalla, se formaron tres escuadras y una de observación, mandadas por los generales Villeneuve, Alava, Dumanoir y Gravina en el orden siguiente:

Linea de batalla de la Escuadra Combinada

ESCUADRA DE OBSERVACIÓN

	NAVÍOS	COMANDANTES	FRAGATAS Ó BERGANTINES
1ra DIVISIÓN	*S. Juan*.............	Churruca.	
	Berwick.............	Camas.	
	Príncipe de Asturias..	General Gravina..... Mayor Escaño. Hore.	*F. Thémis,* Jugan.
	Achille..............	Deniéport.	*B. Argus* Taillard.
	S. Ildefonso..........	Vargas Varaez.	
	Argonaute...........	Épron.	
2a DIVISIÓN	*Swift-Sure*..........	Villemadrin.	
	Argonauta...........	Pareja.	
	Algésiras............	C. Almirante Magon... Le Tourneur.	*F. Hermione* Mahé.
	Montañés............	Alcedo.	
	Aigle................	Gourrège.	
	Bahama.............	Galiano.	

ARMADA

	NAVÍOS	COMANDANTES	FRAGATAS Ó BERGANTINES
2a ESCUADRA	*Pluton*..............	Cosmao.	
	Monarca.............	Argumosa.	
	Fougueux...........	Beaudouin.	
	Santa Ana...........	General Álava......... Gardogui.	*F. Rhin,* Chesneau.
	Indomptable.........	Hubert.	
	S. Justo.............	Gaston.	
	Intrépide............	Infernet.	
1ra ESCUADRA	*Redoutable*..........	Lucas.	
	S. Leandro..........	Quevedo.	
	Neptune.............	Maistral.	
	Bucentaure..........	Almirante Villeneuve.. Magendie.	*F. Hortense,* Lameillerie.
	S^ma Trinidad........	General Cisneros...... Uriarte.	*B. Furet,* Dumas.
	Héros...............	Poulain.	
	S. Agustín...........	Cajigal.	
	Mont-Blanc..........	Lavillesgris.	
	S. Francisco de Asis..	Flores.	
	Duguay-Trouin.......	Touffet.	
	Formidable..........	C. Almirante Dumanoir Letellier.	*F. Cornélie,* Martinencq.
	Rayo................	Mac-Donell.	
	Scipion.............	Berrenger.	
	Neptuno.............	Valdés.	

A S. Ex. le Ministre de la Marine et des Colonies (1).

Rade de Cadix, le 26 vendémiaire an XIV (18 octobre).

Monseigneur,

J'ai donné ordre au contre-amiral Magon d'appareiller cette nuit avec quatre vaisseaux français et trois espagnols et la frégate *l'Hermione*, pour tâcher de s'emparer de quatre frégates ennemies qui observent la baie et se tiennent communément assez près de terre la nuit; le second objet

(1) *Archives de la Marine*, B B4, 230. Let. aut. sig. de Villeneuve.

de cette sortie serait de reconnaître la position de l'ennemi et sa force, et de faire appareiller l'armée si la position et le nombre des vaisseaux ennemis permettent de le faire avec quelque espoir de succès.

Je suis informé que le vice-amiral Rosily est arrivé à Madrid; le bruit public est qu'il vient prendre le commandement de l'armée; sans doute je serais bien charmé de lui céder la première place s'il m'est réservé d'occuper la seconde; elle est due à l'ancienneté de ses services et à ses lumières, mais ce serait trop affreux pour moi de perdre toute espérance d'avoir une occasion de montrer que j'étais digne d'une meilleure fortune. Quoi qu'il en soit, Monseigneur, je ne puis expliquer le silence que vous avez observé sur la mission du vice-amiral Rosily que par l'espérance que j'aurai pu remplir la mission qui m'est confiée en ce moment, et, quelqu'en soient les difficultés, si le vent me permet de sortir, je partirai dès demain.

Je prie Votre Excellence d'agréer l'hommage de mon respect.

VILLENEUVE.

Au même (1).

A bord du vaisseau de l'Empereur *le Bucentaure*, en rade de Cadix, le 26 vendémiaire an XIV (18 octobre).

Monseigneur.

J'ai été averti ce soir, après que ma lettre du courrier a été envoyée à la poste, que les signaux de la côte annonçaient que le convoi anglais avait appareillé de Gibraltar escorté par quatre vaisseaux, qu'un autre vaisseau était dans Gibraltar démâté de son grand mât et qu'un autre faisait route dans le détroit pour aller mouiller dans ce port. Cette force de six vaisseaux diminuée de l'armée anglaise me paraît m'offrir une occasion favorable pour appareiller. J'ai aussitôt fait les signaux de se préparer à appareiller, de désaffourcher et d'embarquer les chaloupes. Dans ce moment toute l'armée travaille à désaffourcher; il fait calme plat; si j'ai du vent à la terre dans la nuit ou dans la matinée, je serai sous voiles.

Je laisse le brick *l'Observateur* qui marche mal, et je fais verser ses matelots sur *l'Indomptable* et ses canonniers sur *l'Algésiras*.

Je charge M. Le Roy de vous expédier un courrier du moment de mon départ et un second 24 heures après pour informer V. E. des détails qu'il pourrait avoir.

Je prie V. E., d'agréer l'hommage de mon respect.

VILLENEUVE.

Du 27 vendémiaire.

Je n'ai pu réussir qu'à mettre dehors 8 vaisseaux dont 1 espagnol; le petit vent et le courant ont contrarié l'appareillage. Les frégates anglaises

(1) *Archives de la Marine*, B B4, 230. Les deux post-scriptum sont seuls de l'écriture de Villeneuve.

ont couru sur divers points de l'horizon, particulièrement à l'Ouest, faisant des signaux et tirant du canon.

Du 28 vendémiaire, à 8 heures du matin.

Toute l'escadre est sous voiles à 3 vaisseaux près qui, je pense, vont suivre; le vent est au S.-S.-O., mais je pense que c'est un vent de la matinée. On me signale 18 voiles, aussi il est probable que dans la journée les habitants de Cadix auront à vous donner de nos nouvelles.

Je n'ai consulté, Monseigneur, dans ce départ, que le désir ardent de me conformer aux intentions de S. M. et faire tous mes efforts pour détruire le mécontentement dont elle a été pénétrée des événements de la dernière campagne. Si celle-ci réussit, j'aurai de la peine à ne pas croire que tout devait aller ainsi, que tout était calculé pour le plus grand bien du service de S. M..

VILLENEUVE.

LETTRES DU GÉNÉRAL LAURISTON

A l'Empereur (1).

Rade de Cadix, à bord du *Bucentaure*, 3 fructidor an XIII (21 août).

Sire,

J'ai eu l'honneur de mander à Votre Majesté, par ma dépêche du 25 thermidor (13 août), notre départ de la baie d'Arès; nous n'avons mis à la voile qu'à 2 heures après-midi. Lorsque nos dépêches ont été expédiées, l'amiral m'a dit : « *Nous allons définitivement à Cadix, je l'ai mandé au Ministre* ». Je lui ai répondu que je ne doutais pas qu'il ne suivît les intentions de Votre Majesté. J'espérais cependant que le vent passerait à l'Ouest et nous forcerait de remonter vers le Nord; mais, jusqu'au 30 (18 août), nous avons eu constamment vent de N.-E., qui, en quatre jours, nous a mis par la latitude du cap Saint-Vincent, où le calme nous a pris pendant huit à dix heures, et le vent de suite passé à l'O.-S.-O., petite brise, ce qui nous a fait rentrer dans le golfe.

Nous avons fait rencontre de plusieurs bâtiments de diverses nations et de quelques anglais; ces derniers au nombre de 6 ont été pris ou brûlés.

Tous se sont accordés à rapporter qu'il n'y avait devant Cadix que 3 vaisseaux anglais dont un à 3 ponts et une frégate; que cinq autres bloquaient l'escadre espagnole de Carthagène; que l'amiral Nelson, suivant les uns, s'était porté vers l'Ouest, à cent lieues du cap Saint-Vincent, et suivant d'autres, était remonté vers le Nord; il avait 11 vaisseaux et 4 frégates.

D'après toutes ces données, nous espérions prendre au moins les trois vaisseaux et la frégate anglaise devant Cadix, qui, par les vents de S.-O., se trouvaient pour ainsi dire bloqués. Mais, Sire, mes espérances ont encore été une fois trompées.

---

(1) *Archives Nationales*, Secrétairerie d'État. A FIV, 1196. Let. aut. sig.

Malgré la conduite de l'amiral à mon égard, je me suis encore hasardé cette fois (voyant qu'il ne prenait aucun parti), à lui conseiller la veille au soir, de faire marcher en avant l'escadre d'observation jusqu'à l'entrée du détroit, de manière qu'elle se trouvât à trois lieues de terre à la pointe du jour et que nos 18 vaisseaux du corps de bataille marcheraient droit sur Cadix. Mais l'indétermination, la crainte qu'un rapport invraisemblable lui avait donnée, a empêché l'amiral d'adopter cette mesure.

Quelques vaisseaux et frégates ont chassé avant-hier, 1er fructidor, une frégate anglaise; quelques-uns prétendent qu'il y avait un ou deux vaisseaux. Quoiqu'il en soit, un des vaisseaux chasseurs, *le San Juan Nepomuceno* a demandé à surveiller l'ennemi pendant la nuit; l'amiral lui a fait répondre par le signal de ralliement. (L'amiral Gravina chassait d'un autre côté). Nos frégates sont venues l'une après l'autre, faire la nuit des rapports plus absurdes les uns que les autres; enfin *l'Hortense* qui avait visité un bâtiment suédois et avait fait le signal de nouvelles importantes est venu dire que ce bâtiment venait d'Alicante, qu'il n'avait rien vu devant Carthagène, mais qu'il avait trouvé dans la Méditerranée, croisant du côté de Ceuta, 8 bâtiments de guerre anglais, tant vaisseaux que frégates; que passant dans le détroit il avait aperçu, mouillés dans le port de Gibraltar, 12 bâtiments dont 3 lui avaient paru gros, et que devant Cadix, il avait vu 3 vaisseaux de guerre et une frégate.

Sur ce rapport, l'amiral s'écria : « C'est Nelson qui est là avec 23 vaisseaux »; mais lui observai-je: « Nelson est vous le savez à l'Ouest ou au « Nord; tous les rapports se sont accordés sur ce point; avec les vents « qui ont régné, il ne peut être revenu à Gibraltar. Si d'ailleurs il est « actuellement à Gibraltar, il n'en peut sortir avec les vents d'Ouest, « ainsi que les 5 vaisseaux sous Ceuta. Les 12 bâtiments mouillés dans « Gibraltar, ne peuvent être que des bâtiments marchands avec 2 ou « 3 frégates au plus. Vous savez que lorsque nous avons passé le détroit, « vous n'avez pas cru à une pareille erreur dans laquelle nous donnions « tous. Les différents rapports vous font connaître qu'il n'y a devant « Cadix que 3 vaisseaux; ne perdez pas une si belle occasion et envoyez « l'escadre légère en avant. »

L'amiral m'a objecté encore que *l'Hortense* lui avait dit avoir vu signaler une escadre par *la Thémis;* je lui ai répondu que *l'Hortense* avait ajouté qu'elle n'était pas bien sûre des signaux qu'elle avait vus avec ceux-là, et que d'ailleurs nous resterions encore 18 ou 20 vaisseaux et que cette prétendue escadre n'en pouvait avoir que 11 ou 12.

Enfin, Sire, la crainte de Nelson l'a emporté; nous avons été toute la nuit sous les huniers, et à 4 heures du matin nous n'étions qu'à onze lieues de Cadix; nous eussions pu en être à cinq. Notre escadre légère a eu ordre alors de chasser en avant. Elle a découvert de 7 à 8 heures les vaisseaux anglais à trois lieues de distance, à cause d'un peu de brume; elle les a poursuivi avec 9 vaisseaux jusqu'au détroit; elle en était jusqu'à trois portées de canon de distance, surtout du vaisseau à trois ponts; le vent et le cou-

rant empêchant de sortir du détroit, l'amiral Gravina n'a pas cru prudent de s'y engager; une corvette anglaise qui était derrière a failli être coupée. Nous avons su par les pêcheurs et les officiers espagnols que ces vaisseaux anglais étaient mouillés le matin à l'entrée de la baie; qu'ils avaient appareillé du moment où ils nous avaient aperçus, et que plus matin, ils auraient été pris à cause des vents du Sud qui ont régné. Qu'aurait-ce été si notre escadre légère eut été la nuit vers le cap Trafalgar?

Sire, je ne suis que passager, mais j'ai l'honneur d'être l'aide de camp de Votre Majesté; je suis vraiment humilié de m'être trouvé présent à tant de manœuvres honteuses, sans pouvoir faire la moindre chose pour l'honneur des armes de Votre Majesté. Nous naviguons comme une flotte marchande qui craint l'attaque de 4 ou 5 vaisseaux et c'est un seul homme qui est cause de tout.

Nous avons interrogé des pêcheurs, en entrant en rade; ils nous ont dit: « Si vous fussiez arrivés plus tôt, il était impossible aux Anglais de vous échapper, le vent étant du S.-O. à l'O.; ils ne pouvaient se relever s'ils eussent été surpris »; d'ailleurs toute la matinée le vent a régné du Sud.

J'attachais d'autant plus d'importance à nous emparer des 3 vaisseaux et de la frégate, qu'outre l'éclat que cela aurait jeté sur la marine de Votre Majesté, ce dont elle a bien besoin, cette prise eut diminué la croisière des Anglais dans le détroit, facilité la réunion de l'escadre de Carthagène et peut-être la prise des vaisseaux anglais qui la bloquent: au lieu qu'ils sont prévenus actuellement, ils sont 8 vaisseaux dont deux à 3 ponts, il faut en envoyer 12 pour débloquer les autres.

Un autre événement, Sire, qui m'a affecté d'une manière bien sensible, c'est la prise présumée et presque sûre de la frégate *la Didon*, dont la mission était de faire la recherche des vaisseaux de Rochefort. J'ai eu l'honneur de mander à Votre Majesté qu'elle n'était partie que le 21. Depuis le 14, jour de notre arrivée à la Corogne, elle avait ordre de se tenir prête à partir; il ne lui manquait que de l'eau et quelques vivres; tous les vaisseaux pouvaient lui donner de suite ces objets; ce n'est que huit jours après qu'elle est partie. Le jour qu'elle a mis à la voile, il faisait calme; il est à croire, qu'elle aura filé le long de la côte et aura été prise près du cap Finistère.

Voici ce qui me fait craindre ce malheur et me donne des regrets sur la perte de cette frégate que nous eussions pu reprendre.

Le 26 (14 août), lendemain de notre départ, l'escadre d'observation au nombre de 6 vaisseaux chassait sur notre droite un vaisseau et une frégate anglaise qui nous observaient. *L'Hortense* chassant en avant signale 8 voiles et vire de bord sur l'armée pour faire apercevoir ses signaux; l'amiral ordonne à *l'Hortense* de les reconnaître. Je fis l'observation qu'il fallait la faire soutenir par les vaisseaux *l'Aigle, le Berwick* et *le San Ildefonso* qui seraient en intermédiaires et répéteraient les signaux (ces

3 vaisseaux étaient de l'escadre d'observation et n'avaient pas chassé avec l'amiral Gravina). On n'en a tenu compte.

L'Hortense a chassé à perte de vue; elle a tiré quelques coups de canon et fait des signaux que l'on ne pouvait apercevoir. L'amiral s'est contenté d'envoyer *la Thémis* en intermédiaire, pour voir les signaux de *l'Hortense*. Elle a été très loin, elle a fait à son tour des signaux que l'on n'a pas vus. La nuit, *l'Hortense* a passé à poupe et a rapporté qu'elle avait vu un vaisseau anglais et une frégate, celle-ci ayant à la remorque une frégate démâtée de son mât de misaine et de son grand mât de hune; qu'elle avait abandonné la chasse n'étant pas soutenue et le vaisseau s'étant mis en travers un moment; le capitaine de *l'Hortense* a cru reconnaître *la Didon*. Il a ajouté qu'un bâtiment hambourgeois qu'il avait visité ce jour même, lui avait dit que cette frégate était française et avait été prise dans ces parages, deux jours avant, après s'être bien battue. D'après la manière dont cette frégate est maltraitée, je crains beaucoup que le capitaine, M. Millius, ne soit tué; ce serait une bien grande perte. C'est un excellent officier qui ne peut être comparé d'aucune manière avec les autres et qui, j'ose le dire, deviendra (s'il vit) l'homme de la marine française. Nous avons perdu en lui, le meilleur éclaireur de l'armée.

Nous n'avons aucune nouvelle de l'escadre de Rochefort; il paraît par tous les rapports que nous ont fait divers bâtiments depuis la Corogne, que Nelson est remonté au Nord, ayant appris notre relâche à Vigo, sans doute après avoir fait sa jonction avec Calder. Dans ce moment, toutes les forces anglaises sont réunies devant Brest, mais nous ne tarderons pas à avoir Nelson devant nous, car nous avons appris, qu'avec ces *11 vaisseaux* il a juré de nous poursuivre, fut-ce aux Antipodes !...

Je vais m'occuper des moyens de faire rafraîchir la troupe, de l'exercer de temps en temps pour la distraire. Je désire cependant que notre séjour ne soit pas long, car, même peu de forces en vue, nous ne sortons plus.

Sire, Votre Majesté a pu voir dans le commencement de mon arrivée à Toulon, combien je désirais bien vivre avec l'amiral. Je l'ai écrit au Ministre, pour qu'il le lui mandât, afin que cela fit quelque effet sur lui. Je l'ai mandé au Ministre dans un temps où j'avais à me plaindre de quelques procédés de l'amiral qui pouvaient provoquer à des discussions que j'ai étouffées. Votre Majesté sait quelle a été ma conduite à son égard lors de notre première sortie; il en a paru reconnaissant jusqu'à la réponse du Ministre, il craignait peut-être des reproches. Depuis ce temps, il a repris vis-à-vis de moi, un orgueil et un amour-propre tranchant, ne voulant recevoir aucun avis ni aucun conseil.

Cette conduite de sa part montre un bien petit caractère, mais elle n'est pas naturelle. Si du moins ses actions répondaient aux vues de Votre Majesté.

Les capitaines n'ont plus de cœur à bien faire; on ne fait plus d'attention aux signaux, qui restent deux et trois heures au haut des mâts. La discipline est entièrement relâchée.

Sire, permettez à un aide de camp de Votre Majesté, qui lui a toujours dit la vérité dans tous ses rapports et qui n'a d'autre ambition que celle de posséder son estime, de lui représenter que cette escadre a besoin d'un *homme* et surtout d'un amiral qui possède la confiance et l'attachement. Il faut dans ce moment la plus grande fermeté. Sire, cette humiliante campagne ne me dégoûte pas, je suis prêt à en recommencer de plus pénibles, mais que ce soit du moins avec un *homme* et que je ne sois pas le témoin de la honte de notre marine, qui possède de si braves gens avec lesquels on peut tout entreprendre.

J'ai l'honneur d'être, de Votre Majesté, le très humble, très obéissant serviteur et dévoué sujet.

Alex. LAURISTON.

Au même (1).

Rade de Cadix, à bord du *Bucentaure*, 4 fructidor an XIII (22 août).

Sire,

La fatigue qu'ont essuyée les troupes de l'armée et le besoin de les rafraîchir pour les mettre en état de commencer une nouvelle campagne, m'ont déterminé à les débarquer pendant le séjour que nous ferons dans cette rade. J'ai vu le général Solano, capitaine général à Cadix ; je me suis concerté avec lui pour cet objet ; il n'est pas possible d'y mettre plus de zèle et de bonne volonté.

Les troupes débarqueront demain ; elles seront campées sous des tentes à deux lieues de Cadix, au fond de la rade, sur une hauteur, dans un endroit très sain et à portée de l'eau douce (ce qui est rare ici). Elles seront éloignées de tout ce qui pourrait tendre à leur donner des maladies ; elles se rafraîchiront, elles seront exercées ; il suffira de 12 à 15 jours pour les mettre en état de commencer une nouvelle campagne et de pouvoir être utiles dans un débarquement, au lieu que, dans ce moment, elles ne sont pas en état de supporter aucune fatigue, ayant toutes des principes de scorbut.

Il a fait hier un vent d'Ouest assez fort. Vers les six heures du soir, les Anglais se sont montrés au nombre de 5 vaisseaux et 2 frégates, croisant devant le port, à trois lieues.

Nous avons trouvé en rade 4 vaisseaux espagnols, dont *la Santisima Trinidad* de 4 batteries, deux de 74 et un de 64.

L'amiral Villeneuve fait mettre en tête de rade les 5 vaisseaux sortis du Ferrol.

L'amiral Gravina est tout à fait découragé ; le Prince de la Paix le

(1) *Archives Nationales*, Secrétairerie d'Etat. A FIV, 1196. Let. aut. sig.

traite sans aucune considération. J'ai l'honneur d'envoyer à Votre Majesté la copie d'une lettre écrite par le général Grandellana et que celui-ci a envoyé à l'amiral Gravina avec prière de la communiquer à l'escadre espagnole et aux généraux français. Je ne puis voir dans cette conduite que l'intention d'humilier l'amiral Gravina et il n'y a pas de doute que le général Grandellana n'ait sollicité cette lettre du Prince de la Paix.

Je dois dire à Votre Majesté que l'amiral Gravina m'a confié avoir écrit hier au Prince de la Paix, pour demander à quitter le commandement de l'escadre, puisqu'il paraissait ne pas avoir la confiance de la Cour.

Votre Majesté doit être convaincue que la retraite de l'amiral Gravina ferait le plus grand tort à l'escadre française et espagnole; les deux ont une entière confiance en lui et nous savons d'après les rapports de nos officiers qui étaient au Ferrol, que l'amiral Grandellana nous déteste, et qu'il a cherché à entraver les réparations de nos 5 vaisseaux. L'ingénieur espagnol qui s'y était prêté avec le plus grand zèle a été destitué une fois, et craint de l'être encore.

En général, Sire, on ne nous aime pas en Espagne; mais avec un homme plein d'honneur et de courage comme l'amiral Gravina, qui est sincèrement dévoué à Votre Majesté, cette haine sera infructueuse, parce qu'il sait faire servir.

Nous venons d'apprendre que *la Santa Magdalena*, frégate espagnole que nous avions laissée à la Martinique, est arrivée à Santander.

J'ai l'honneur d'être, de Votre Majesté, le très humble, très obéissant serviteur et dévoué sujet.

Alex. Lauriston.

Copie d'une lettre du Prince de la Paix à l'amiral Grandellana. (Communiquée à l'amiral Gravina).

Madrid, le 7 août 1805.

Votre Excellence m'écrit en office du 2 de ce mois que l'amiral Gravina étant arrivé au port du Ferrol avec les vaisseaux *l'Argonauta* et *le Terrible*: et le lieutenant-général Gravina qui, par son ancienneté, doit commander toutes les forces espagnoles, Votre Excellence lui a remis le commandement des dits vaisseaux et autres bâtiments, le saluant et suivant l'ordonnance pour tout le reste.

Cette conduite de Votre Excellence est une preuve de son zèle pour le service de Sa Majesté et mérite mon approbation; Votre Excellence peut continuer dans cette forme jusqu'à ce que nous voyions la tournure des choses, et si l'escadre sort, Votre Excellence partira, non comme second, mais pour prendre le commandement dans le cas de maladie de l'amiral Gravina.

Signé : le Prince de la Paix.

A l'Empereur (1).

Cadix, 15 fructidor an XIII (2 septembre).

Sire,

Depuis le moment de notre arrivée, je me suis occupé, comme j'ai eu l'honneur de le mander à Votre Majesté, du repos et du rafraichissement des troupes. Elles sont toutes débarquées depuis 8 jours et logées dans de fort belles casernes où elles soignent leur santé et leur instruction. J'ai tout lieu d'espérer qu'au premier ordre et lorsque l'escadre sera prête, elles seront tout à fait rétablies et en état de commencer une nouvelle campagne. Ce débarquement momentané a été d'autant plus nécessaire que par les chaleurs que nous avons éprouvées depuis notre arrivée, nous eussions eu beaucoup de malades à cause de l'encombrement. J'ai le bonheur d'en avoir fort peu et surtout des maladies qui ne sont pas dangereuses. Le capitaine général Solano se prête à toutes les demandes que je fais pour les troupes, avec un zèle dont je ne saurais trop faire l'éloge à Votre Majesté. Il a eu du plaisir à voir le 67ᵉ régiment avec lequel il a fait la guerre à l'armée du Rhin. Les troupes françaises et espagnoles vivent dans la meilleure intelligence.

Il n'y a à Cadix aucun germe de la maladie de l'année dernière. Depuis hier, les vents d'Ouest ont repris et ont ramené la fraicheur, ce qui rassure entièrement sur la suite de l'été.

Toutes mes mesures sont prises pour qu'en deux heures de temps les troupes puissent se réembarquer au premier ordre.

D'après les différents avis reçus de Gibraltar et Tanger, les Anglais ont dans ces parages 11 vaisseaux de ligne; il s'en montre presque tous les jours, à la vue de Cadix, 5 et 1 frégate.

L'amiral Gravina a reçu une lettre de Lisbonne qui lui donne avis de la relâche dans un des petits ports du Portugal d'une corvette anglaise faisant partie de l'escadre de Calder. Nous avons écrit à ce sujet à l'ambassadeur de France à Lisbonne.

L'on a eu à Cadix des nouvelles des capitaines du *Firme* et du *San Rafael*. Ces vaisseaux ont été fort maltraités et tous deux entièrement démâtés ; ce n'est qu'à neuf heures du soir que *le San Rafael* s'est rendu; il se défendait alors contre trois vaisseaux anglais, dont *le Malta* était du nombre.

L'opinion publique en Espagne n'avait pas été favorable aux Français au sujet du combat; on avait été jusqu'à dire que nous avions abandonné les Espagnols, mais le bon esprit de l'amiral Gravina, ses discours et sa manière de vivre avec l'amiral Villeneuve ont fait taire tous les bruits et toute espèce de propos.

Notre escadre est occupée à se réparer, mais cela va fort lentement; le

---

(1) *Archives Nationales*, Secrétairerie d'État. A Fɪᴠ, 1196. Let. aut. sig.

port de Cadix n'est pas riche. La subsistance journalière est assurée ainsi que les approvisionnements de vivres, mais il faudrait de l'argent à l'escadre pour bien des objets et le commissaire Le Roy a bien de la peine à en procurer.

Nous avons rejoint à Cadix 4 vaisseaux espagnols de plus, mais ce ne seront pas les mêmes que ceux qui y étaient le jour de notre arrivée dont 2 étaient mauvais. L'amiral Gravina les remplace par la *Santa Ana* de 110 canons, *le Rayo* ou *Foudroyant* de 100 canons (ce vaisseau a trois batteries, mais seulement deux ponts) et *le San Justo* de 74; il fera rentrer *le Terrible* qui fait eau.

L'amiral Gravina vient de recevoir du Prince de la Paix une lettre fort amicale, et du Roi d'Espagne une autre qui lui donne le commandement général de toutes ses forces navales avec les pouvoirs de nommer les généraux et les officiers qu'il désirerait. L'amiral Grandellana se retire avec une pension de 36.000 livres, comme conseiller d'État; sa disgrâce a généralement fait plaisir; il n'est pas aimé et l'on a trouvé fort extraordinaire sa conduite le jour de la Saint-Louis, fête de la Reine d'Espagne, où il s'est excusé sur la chaleur, pour ne pas assister au dîner donné à cette occasion par l'amiral Gravina.

L'amiral Villeneuve a été malade pendant les grandes chaleurs; sa santé est rétablie.

J'attends avec une bien vive impatience les ordres de Votre Majesté; nous espérions en avoir ces jours-ci, ce qui a retardé l'envoi de ce courrier, mais j'ai cru prévenir ses intentions en engageant l'amiral à en envoyer plus souvent, parce qu'il était fort important que Votre Majesté connut positivement les différentes circonstances dans lesquelles nous nous trouvons, l'état journalier de l'escadre et les manœuvres de l'ennemi.

J'ai l'honneur d'être, de Votre Majesté, le très humble, très obéissant serviteur et dévoué sujet.

Alex. LAURISTON.

Au même (1).

Cadix, le 16 fructidor an XIII
(3 septembre).

Sire,

Depuis hier que j'ai eu l'honneur d'écrire à Votre Majesté, la croisière anglaise s'est considérablement renforcée. Outre les rapports faits par les différentes vigies, je suis monté sur la Tour Saint-Sébastien et ai compté 25 bâtiments de guerre anglais tant vaisseaux que frégates, dont 5 vaisseaux et 2 frégates à 3 lieues de Cadix et 17 à 6 lieues. Les rapports des vigies en

(1) *Archives Nationales,* Secrétairerie d'État. A F IV, 1196. Let. aut. sig.

portent 27, tant vaisseaux que frégates. L'amiral Gravina expédie un courrier à Carthagène par Madrid, afin d'empêcher cette escadre de mettre à la voile jusqu'à nouvel ordre.

Les amiraux prennent leurs précautions en cas que l'ennemi ait la témérité d'entreprendre quelque attaque, ce qui serait un peu hasardeux pour lui; l'on augmente le nombre de chaloupes canonnières pour la défense de la rade.

Nous venons de recevoir la nouvelle de l'arrivée à Lisbonne de la frégate *la Topaze*, qui a pris la frégate anglaise trois jours après son départ de la Martinique; elle a été obligée de la couler après avoir sauvé son équipage. Elle a eu un second combat au cap Finistère contre un vaisseau; elle était avec *la Torche* et *la Naïade* et tous en calme; ils se sont canonnés quelque temps; une brise étant survenue, *la Topaze* en a profité pour prendre le large et s'est séparée de *la Torche* et de *la Naïade;* nous attendons des détails plus circonstanciés.

J'ai l'honneur d'être, Sire, de Votre Majesté, le très humble, très obéissant serviteur et dévoué sujet.

Alex. LAURISTON.

Au même (1).

Cadix, le 29 fructidor an XIII (16 septembre).

Sire,

Un courrier du Ministre de la Marine arrivé hier a apporté des ordres à l'amiral Villeneuve et au commissaire Le Roy.

L'approvisionnement de 4 mois de vivres pour les vaisseaux n'est encore qu'à moitié. Ce qui retarde le plus ces approvisionnements, c'est le défaut de crédit, qui mettait dans le plus grand embarras pour les besoins de l'escadre: la lettre du Ministre de la Marine donnera des facilités jusqu'à l'arrivée des traites qu'il annonce.

Les vaisseaux de l'escadre sont en bon état; ils le seraient parfaitement si quelques objets de mâture et de gréement ne leur manquait pas pour rechange; la pauvreté du port n'a pas donné les moyens de les leur procurer. La conduite des Espagnols à notre égard est extrêmement loyale et le brave amiral Gravina met beaucoup de zèle et de fermeté à faire donner à l'escadre tout ce qui peut être livré. Avec les 27 vaisseaux que nous avons amenés, nous en aurons 5 autres espagnols, dont *la Santa Ana*; son armement va grand train; le défaut de matelots empêche d'en armer davantage; cependant la grande activité et les soins de l'amiral Gravina parviendront, je l'espère, à donner les moyens d'en armer encore quelques-uns.

---

(1) *Archives Nationales*, Secrétairerie d'État. A FIV, 1196. Let. aut. sig.

L'escadre anglaise est signalée tous les jours à la distance de 3 à 4 lieues, ayant toujours à 2 lieues une escadre légère de 6 vaisseaux. Leur nombre, tant devant Cadix qu'à Gibraltar est de 28 vaisseaux dont 7 à trois ponts; il n'en entre à Gibraltar que 2 ou 3.

Les avis reçus de Tanger, et que l'amiral Gravina regarde comme très sûrs, portent que l'amiral Nelson doit arriver incessamment prendre le commandement de cette croisière avec 6 nouveaux vaisseaux.

L'amiral Gravina a désigné pour son second l'amiral Alava, officier qui jouit d'une excellente réputation, qui a beaucoup navigué, s'est toujours battu d'une manière distinguée et est l'ami intime de l'amiral Gravina.

La santé des troupes se rétablit peu à peu ; cela ne va pas aussi vite que je l'aurais espéré; ils n'étaient pas traités dans les hôpitaux espagnols aussi bien que je l'aurais désiré. J'ai pris le parti de former par régiment un hôpital régimentaire, dans lequel sont tous les malades de ce corps à l'exception des maladies malignes. Je me trouve très bien de ce parti et les résultats en sont extrêmement satisfaisants.

L'on parle beaucoup à Cadix de la guerre continentale; d'après tous les journaux, les Espagnols voudraient la faire contre le Portugal.

Sire, il ne m'appartient pas de rien demander à Votre Majesté lorsqu'elle m'a confié un poste, mais qu'elle me permette de la supplier de ne pas m'oublier ici. J'ai besoin plus qu'aucun autre de faire une campagne pendant laquelle je puisse montrer à Votre Majesté que je n'ai pas été indigne de sa confiance.

J'ai l'honneur d'être, de Votre Majesté, le très humble, très obéissant serviteur et dévoué sujet.

Alex. LAURISTON.

Au même (1).

Cadix, le 6 vendémiaire an XIV (28 septembre).

Sire,

Le Ministre de la Marine vient de me transmettre l'ordre de Votre Majesté de me rendre auprès de sa personne.

J'ai remis à l'adjudant commandant Contamine le commandement des troupes expéditionnaires; il prendra les ordres du vice-amiral Villeneuve pour leur embarquement.

Ces troupes commencent à se bien remettre; elles manœuvrent journellement. L'esprit de ces deux corps, 16ᵉ et 67ᵉ, est excellent; ils sont commandés par de bons officiers. Je désire bien vivement qu'ils ne fassent pas une longue navigation; ils seraient alors dans le même état

---

(1) *Archives Nationales*, Secrétairerie d'État. A FIV, 1196. Let. aut. sig.

que le 2e régiment qui sera bien longtemps à se remettre de la dissémination qu'il éprouve. Ces deux corps ont peu de malades à Cadix ; ils seront du moins à leur débarquement en état de faire une campagne. Le 16e aura 1.400 hommes, non compris les 350 hommes restés malades à Vigo ; le 67e forme un bataillon de 650 hommes, non compris 120 restés à Vigo.

J'ai fait tout ce qu'il a dépendu de moi pour les conserver dans l'excellente tenue, le bon esprit et l'instruction qu'ils avaient avant leur embarquement. Je me flatte d'y avoir réussi. J'ai engagé l'amiral Villeneuve à les répartir également sur chaque vaisseau, de manière à ce qu'elles ne fissent qu'un service de bord supplémentaire. Plusieurs vaisseaux manquent d'une grande quantité de marins ; on voulait les compenser par les troupes, ce qui n'aurait point rempli le but et aurait fatigué et exténué des hommes nullement vêtus ni accoutumés aux manœuvres de bord.

Il restait encore quelques vivres à faire pour compléter les 3 mois précédemment ordonnés, entr'autres 1.800 quintaux de biscuit. L'amiral Gravina fait fournir des magasins espagnols ce qui manque à l'escadre française, de manière que, si l'escadre a l'ordre de partir, elle le pourra, sous quelques jours, à la suite d'un coup de vent.

Les anglais croisent toujours fort près de la côte ; leur nombre dans ces parages est de 31 vaisseaux, 6 frégates et autres petits bâtiments. Devant Cadix il ne paraît que 26 vaisseaux ; il est impossible qu'ils n'en aient pas au cap Saint-Vincent.

J'ai l'honneur d'être avec le plus profond respect, Sire, de Votre Majesté, le très humble, très obéissant serviteur et dévoué sujet.

Alex. Lauriston.

LETTRES DE L'AMIRAL ROSILY

A S. Ex. le Ministre de la Marine et des Colonies (1).

Madrid, samedi 20 vendémiaire an XIV (12 octobre).

Monseigneur,

Je suis arrivé à Madrid extrêmement fatigué; la route de Paris à Bayonne a été assez prompte, mais j'ai été obligé de me servir des seuls moyens que j'ai trouvés à Bayonne, moyens très chers parce qu'il n'y avait pas de concurrence et cependant fort longs. J'ai mis onze jours à me rendre en cette ville, arrêtant dans les auberges où à peine je trouvais à coucher et partant à 1 ou 2 heures du matin. Je viens de prendre un arrangement pour mon départ, qui doit être demain au soir ou lundi à 3 heures du matin. On m'a conseillé de ne pas prendre la poste parce que j'aurais manqué de chevaux en route et qu'on n'aurait pas pu me fournir, d'ici au delà de Cordoue, une escorte à cheval, ce qui aurait été différent si j'avais eu à partir de Cadix. Je dois prendre, à Cordoue, une escorte de miquelets à pied, parce qu'entre cette ville jusqu'à quinze lieues plus loin, il s'est établi une bande considérable de voleurs. J'ai cru devoir accéder aux conseils qui m'ont été donnés à cet égard par l'Ambassadeur, vu qu'il est de la plus grande importance que mes instructions et les signaux que je porte soient encore plus que ma personne en sûreté. Par le marché, je serai rendu en dix jours précis à Cadix.

Je viens de recevoir un ordre du général de Castille, pour qu'il me soit fourni des escortes à ma demande, et au moment même, un très obligeant du Prince de la Paix, écrit de sa propre main, au même effet.

Le général Gourdon vient d'arriver et probablement nous ferons route ensemble.

Permettez-moi de vous rappeler que vous m'aviez accordé de l'agré-

---

(1) *Archives de la Marine*, B B4, 228. Le post-scriptum est seul de l'écriture de Rosily.

ment de S. M., M. Lambour et je suis étonné de n'en avoir point encore entendu parler.

Je prie Votre Excellence, d'agréer de nouveau l'assurance de mon amitié et de mon respect.

ROSILY.

J'ai remis au général Beurnonville sa lettre et celle que vous adressiez au Prince de la Paix, à qui il la remettra lui-même demain ou après-demain, le Prince étant attendu l'un ou l'autre de ces deux jours à Madrid.

ROSILY.

Au même (1).

Cadix, 3 brumaire an XIV (25 octobre).

Monseigneur,

Je ne puis vous peindre l'amertume et le chagrin que j'ai éprouvés à mon arrivée à Cadix. Il paraît que, le 27 du mois dernier, l'amiral Villeneuve ayant été informé que l'armée anglaise avait détaché plusieurs vaisseaux pour escorter un convoi dans la Méditerranée, s'était décidé à sortir pour l'attaquer.

Ne pouvant vous faire, Monseigneur, le détail du combat qui a eu lieu, je vous adresse le rapport de M. Prigny. J'aurais bien désiré vous envoyer celui de M. Cosmao, mais je crois qu'il est, dans ce moment, trop occupé pour pouvoir profiter du courrier.

En attendant les ordres de V. E., j'ai arboré mon pavillon à bord du *Héros*, nommé le contre-amiral Gourdon, chef d'état-major, et M. Prigny pour commander ce vaisseau, le capitaine ayant été tué.

J'ai donné ordre, pour le moment, à M. Cosmao de se charger de tous les mouvements de la rade : *l'Algésiras* est mis en sûreté, mais *l'Indomptable* est encore en danger dans les passes, ainsi que *l'Aigle* en dehors, au Sud de Saint-Sébastien.

Tous les secours que le port peut fournir sont envoyés directement à M. Cosmao, pour qu'il les distribue au besoin.

Il y a eu un coup de vent très violent qui dure encore et qui peut produire une suite désastreuse à nos bâtiments qui peuvent encore être dehors et qui sont démâtés. La Tour voit au large 14 vaisseaux démâtés, tant anglais que français et espagnols; l'ennemie est à vue.

Le Bucentaure et *le Fougueux* ont déjà éprouvé l'effet de ce coup de vent. Il y a à craindre pour *l'Aigle*. On a voulu lui porter secours; plusieurs bateaux ont péri et d'autres ont été forcés de revenir. Ce vaisseau qui est démâté et mouillé très près de la côte, devant le bourg de Santi Petri,

---

(1) *Archives de la Marine*, BB[4], 228. Let. sign.
Archives Nationales, Secrétairerie d'État. A F IV, 1196. Copie.

conserve la même position depuis deux jours; il paraît qu'il a de bons câbles et si le temps s'adoucit on pourra le sauver.

J'ai envoyé deux officiers et cinquante officiers mariniers ou bons matelots à Santi Petri, pour s'embarquer sur des bateaux espagnols et profiter du premier moment pour mettre ce vaisseau au large et l'amener à Cadix.

Je fais passer à V. E. l'état des vaisseaux qui sont en rade et ceux dont on a encore connaissance; ils sont presque entièrement démâtés et hors d'état de servir, à moins des plus fortes réparations.

Les capitaines sont trop occupés pour que j'aie pu avoir leurs états de situation; je ne tarderai pas à vous les envoyer et je saisirai l'occasion de tous les courriers pour vous donner les détails à mesure qu'ils me parviendront.

Les troupes qui sont embarquées désirent être remises à terre comme elles l'étaient avant le départ de l'escadre. Je vous prie de me donner vos ordres à cet égard, ainsi que pour les naufragés du *Fougueux* et du *Bucentaure* que j'ai mis, en attendant, en subsistance à bord.

Je vous prie, Monseigneur, d'agréer mes respects.

ROSILY.

P.-S. — A 3 heures après-midi.

Les vents étant au S.-E., le vaisseau *l'Aigle* a appareillé et est entré dans le port.

Au même (1).

Cadix, le 7 brumaire an XIV (29 octobre).

La tempête a continué à être violente et quelques efforts qu'on ait fait pour porter des ancres et des câbles à *l'Indomptable*, on n'a pu réussir. Les chaloupes qu'on a envoyées à bord n'ont pu donner les bouts des câbles et ont été se perdre à Rota. Ce vaisseau a été entraîné en mer dans la nuit du 3 au 4 de ce mois et s'est perdu entre Rota et Sainte-Marie; il s'est brisé sur-le-champ; on n'en n'a pu sauver qu'environ 150 hommes.

Cet événement est d'autant plus malheureux, qu'en outre de son équipage, il avait une grande partie de celui du *Bucentaure*.

Le vaisseau *l'Aigle*, dont je vous avais annoncé l'entrée, a perdu tous ses câbles et a été forcé de se jeter à la côte près de Sainte-Marie; on en a sauvé tout l'équipage. Comme il est échoué sur la vase, peut-être pourra t-on l'en retirer.

L'Argonaute a été exposé très longtemps; on avait essayé de lui porter des ancres et des câbles, les chaloupes ont eu le même sort que celles qui avaient été envoyées à *l'Indomptable*. Ce vaisseau s'est heureusement

(1) *Archives de la Marine*, B B4, 228. Let. sign.

maintenu dans sa position et le temps s'étant adouci, on lui a envoyé six chaloupes pour le touer. *La Santa Ana* étant dans le plus grand danger, je viens d'envoyer une frégate pour l'aider à s'en retirer.

Il est arrivé hier au soir une frégate anglaise en parlementaire adressée à M. de Solano, pour le prier d'envoyer prendre les blessés qui sont à bord de son escadre. J'ai ordonné aux deux frégates *la Thémis* et *l'Hermione* de s'y rendre et de les ramener au port; elles doivent en même temps leur remettre les prisonniers anglais.

Nous avons plus perdu de vaisseaux par la tempête, que les ennemis nous en ont pris. Il paraît que M. Dumanoir a donné dans la Méditerranée avec 5 vaisseaux. Nous pouvons en compter dans la rade cinq: *l'Argonaute, le Pluton, l'Algésiras, le Héros* et *le Neptune; l'Aigle* échoué au port Sainte-Marie; *l'Achille* et *le Redoutable* qui ont pris feu ou sauté; on a perdu à la côte *le Fougueux, le Bucentaure* et *l'Indomptable,* ce qui se monte au nombre de 16; par conséquent les Anglais n'en ont pris que deux.

Les suites de ce combat sont bien malheureuses, mais l'honneur est à couvert par la manière dont tout le monde s'est battu.

Je vous fais passer les rapports des vaisseaux et frégates qui sont dans la rade, sur les événements qui se sont passés depuis la sortie de l'armée combinée du 27 au 28 vendémiaire. Je ne puis encore vous envoyer les états de situation du matériel et du personnel, parce qu'il y a trop de confusion et qu'on est occupé à mettre en subsistance les naufragés à mesure qu'ils arrivent.

M. de Solano m'a fait demander les troupes expéditionnaires pour aider la garnison de la place et être maintenues à terre comme elles l'étaient avant le départ de l'escadre. J'ai donné des ordres en conséquence.

Je vous prie, Monseigneur, d'agréer la nouvelle assurance de mon respect.

ROSILY.

COMBAT NAVAL
DE TRAFALGAR

29 VENDÉMIAIRE AN XIV (21 octobre 1805).

Dernières instructions de Villeneuve (1).

La nuit, je ne ferai de signaux que ceux absolument nécessaires; les bâtiments particuliers n'en feront que lorsqu'il leur sera impossible de me transmettre leurs avis verbalement au moyen des frégates et corvettes, et qu'il sera indispensable que je sois informé sur-le-champ de l'objet du signal.

La nécessité de cacher la marche de l'escadre doit indiquer, à chaque capitaine commandant, combien l'usage des signaux de nuit doit être employé discrètement et l'attention qu'ils doivent avoir à cacher leurs feux pendant la nuit. Les mêmes motifs doivent leur faire sentir la nécessité de se tenir ralliés et de se communiquer verbalement la position, la voilure et la route de l'amiral, lorsqu'elle peut laisser quelqu'incertitude.

Je ne propose point d'aller chercher l'ennemi; je veux même l'éviter pour me rendre à ma destination. Mais si nous le rencontrions, point de manœuvres honteuses, elles décourageraient nos équipages et entraîneraient notre défaite.

Si l'ennemi est sous le vent à nous, maîtres de notre manœuvre, nous formerons notre ordre de bataille; nous arriverons sur lui tous à la fois; chacun de nos vaisseaux combat celui qui lui correspond dans la ligne ennemie et ne doit pas hésiter à l'aborder si la circonstance lui est favorable. Je vous ferai très peu de signaux, mais j'attends tout du courage de chaque capitaine, de celui des officiers et des équipages, et de la circons-

---

(1) *Archives de la Marine*, B B4, 237. Copie.

tance heureuse qui aurait réuni à bord de nos vaisseaux une portion des plus braves troupes de l'Empereur.

Tout capitaine commandant qui ne serait pas dans le feu ne serait pas à son poste ; celui dont le matelot d'avant ou d'arrière serait plus près de l'ennemi que lui, ne serait pas à son poste, et un signal pour l'y rappeler serait une tache déshonorante pour lui.

Les frégates doivent également prendre part à l'action ; je n'en ai pas besoin pour répéter mes signaux ; elles doivent choisir le point où leur coopération peut être avantageuse pour décider la défaite d'un vaisseau ennemi ; pour soutenir un vaisseau français trop vivement pressé, lui donner le secours de la remorque ou tout autre qui lui serait nécessaire. Combien de chances de gloire sont ouvertes aux jeunes officiers commandants les frégates, dans un combat tel que celui que je viens de tracer !

Si l'ennemi, au contraire, se présente au vent à nous, et témoigne l'intention de nous attaquer, nous devrons l'attendre sur une ligne de bataille bien serrée. C'est à l'intelligence et à l'habileté du vaisseau de tête à ne faire que la voile nécessaire, et à ne tenir le vent qu'autant qu'il le faut, pour favoriser la formation de cet ordre.

L'ennemi ne se bornera pas à se former sur une ligne de bataille parallèle à la nôtre, et à venir nous livrer un combat d'artillerie dont le succès appartient souvent au plus habile, mais toujours au plus heureux ; il cherchera à entourer notre arrière-garde, à nous traverser et à porter sur ceux de nos vaisseaux qu'il aurait désunis des pelotons des siens pour les envelopper et les réduire. Dans ce cas, c'est bien plus de son courage et de son amour de la gloire qu'un capitaine commandant doit prendre conseil que des signaux de l'amiral qui, peut-être lui-même engagé dans le combat et enveloppé dans la fumée, n'a plus la faculté d'en faire. C'est encore ici le cas de répéter qu'un capitaine qui n'est pas dans le feu n'est pas à son poste. L'ordre étant rompu, tous les efforts doivent tendre à se porter au secours des vaisseaux assaillis, et à se rapprocher du vaisseau amiral qui en donnera l'exemple.

A cette manœuvre défensive doit en succéder une offensive. Par suite de cette manœuvre, l'ennemi doit avoir des vaisseaux démâtés qui doivent rester au milieu des nôtres ; c'est à les réduire que chacun doit s'appliquer, et c'est encore ici que les frégates doivent jouer un beau rôle et couvrir de gloire les officiers qui seront pénétrés de l'étendue de leurs devoirs, comme des droits qu'ils acquerront aux grâces de l'Empereur.

Rien ne doit nous étonner à la vue d'une escadre anglaise ; leurs vaisseaux de 74 n'ont pas 500 hommes à bord ; ils sont harassés par une croisière de deux ans ; ils ne sont pas plus braves que nous, et ont infiniment moins de motifs d'enthousiasme et d'amour de la patrie. Ils sont habiles à la manœuvre ; dans un mois nous le serons autant. Enfin, tout se réunit pour nous donner la confiance des succès les plus glorieux et d'une nouvelle ère pour les marins impériaux.

Je vous renvoie au surplus aux *instructions pour les capitaines, au réglement à l'usage de l'armée navale et à l'instruction particulière pour la répétition des signaux* imprimés à la tête du cahier des signaux à l'usage de l'escadre. Ils contiennent d'excellentes maximes dont vous devez bien vous pénétrer et des dispositions que je maintiens dans toute leur étendue.

Il me sera bien agréable, si, par suite de cette campagne, je n'ai, comme je l'espère, que des éloges à donner à la conduite, à l'habileté et à l'exactitude dans le service des capitaines commandants et officiers attachés à l'escadre. Vous connaissez assez l'Empereur et combien est grande la manière dont il récompense les bons services, et vous ne devez nullement douter de la part qui vous en est réservée, par suite de la campagne que nous allons entreprendre.

Veuillez recevoir, Monsieur le Commandant, l'assurance de mon sincère attachement.

Signé : VILLENEUVE.

LIGNE DE BATAILLE

telle qu'elle a été envoyée à tous les vaisseaux de l'armée, le 15 vendémiaire an XIV (6 octobre) (1).

ORDRE RENVERSÉ

Escadre	Vaisseaux	Frégates
3e ESCADRE	84 *Neptuno.*	
	74 *Scipion.*	
	74 *Rayo.*	*Observateur* (resté à Cadix.)
	80 *Formidable.*	*Cornélie.*
	74 *Duguay-Trouin.*	
	74 *San Francisco de Asis.*	
	74 *Mont-Blanc.*	
1re ESCADRE	74 *San Agustín.*	
	74 *Héros.*	
	130 *Santisima Trinidad.*	*Furet.*
	80 *Bucentaure.*	*Hortense.*
	80 *Neptune.*	
	64 *Leandro.*	
	74 *Redoutable.*	
2e ESCADRE	74 *Intrépide.*	
	74 *San Justo.*	
	80 *Indomptable.*	
	112 *Santa Ana.*	*Rhin.*
	74 *Fougueux.*	
	74 *Monarca.*	
	74 *Pluton.*	
ESCADRE D'OBSERVATION — 2e ESCADRE	74 *Bahama.*	
	74 *Aigle.*	
	74 *Montañés.*	
	74 *Algésiras.*	*Hermione.*
	84 *Argonauta.*	
	74 *Swift-Sure.*	
ESCADRE D'OBSERVATION — 1re ESCADRE	74 *Argonaute.*	
	74 *San Ildefonso.*	
	74 *Achille.*	*Argus.*
	112 *Príncipe.*	*Thémis.*
	74 *Berwick.*	
	74 *Nepomuceno.*	

LIGNE DE BATAILLE

avec les changements indiqués dans les rapports de M. Prigny et dans les journaux.

Groupe	Vaisseaux	Frégates	Sous le vent
VAISSEAUX QUI ONT ÉTÉ QUELQUE TEMPS SANS COMBATTRE (9)	84 *Neptuno.*		
	74 *Scipion* ⊙.		
	74 *Intrépide.*		
	74 *Rayo* ⊙.		
	80 *Formidable* ⊙.	*Cornélie.*	
	74 *Duguay-Trouin* ⊙.		
	74 *Mont-Blanc* ⊙.		
			74 *San Francisco de Asis* ⊙. (sous le vent.)
			74 *San Agustín.* (sous le vent.)
VAISSEAUX ATTAQUÉS PAR LA 1re COLONNE (8)	74 *Héros* ⊙.		
	130 *Santisima Trinidad.*	*Furet.* *Hortense.*	
	80 *Bucentaure.*		80 *Neptune* ⊙. (sous le vent.)
	74 *Redoutable.*		64 *Leandro* ⊙. (sous le vent.)
			74 *San Justo* ⊙. (sous le vent.)
			80 *Indomptable* ⊙. (sous le vent.)
VAISSEAUX ATTAQUÉS PAR LA 2e COLONNE (16)	112 *Santa Ana.*	*Rhin.*	
	74 *Fougueux.*		
	74 *Monarca.*		
	74 *Pluton* ⊙.		
	74 *Algésiras.*	*Hermione.*	
	74 *Bahama.*		
	74 *Aigle.*		
	74 *Swift-Sure.*		
	74 *Argonaute.*		
			74 *Montañés* ⊙. (sous le vent.)
			84 *Argonauta.* (sous le vent.)
	74 *Berwick.*		
	74 *Nepomuceno.*	*Argus.*	
	74 *Achille.*		
	74 *San Ildefonso.*		
	112 *Príncipe.*	*Thémis.*	

N.-B. — Les positions des vaisseaux des trois premières escadres sont connues par les rapports de M. Prigny; on sait aussi que la ligne était mal formée à l'escadre d'observation, mais on ignore si les vaisseaux se suivaient dans l'ordre où ils sont écrits. *L'Algésiras* était certainement dans les eaux du *Pluton*; *l'Aigle* était entre *le Bahama* et *le Swift-Sure; le San Ildefonso* et *le Príncipe de Asturias* étaient dans les eaux les uns des autres.

⊙ Vaisseaux qui ont rallié soit *le Príncipe de Asturias,* soit *le Formidable,* à la fin du combat.

(1) *Archives de la Marine,* B B[4], 235.

1° RAPPORTS GÉNÉRAUX SUR LA BATAILLE DE TRAFALGAR

Rapport de Decrès à l'Empereur (1).

(sans date).

L'Amiral Villeneuve en faisant appareiller de Cadix l'escadre de Votre Majesté avait prévu le genre d'attaque qu'il éprouverait. Dans des instructions qu'il délivra avant son départ à chaque commandant, il leur dit entre autres choses : « si l'ennemi se présente au vent à nous (et c'est ainsi qu'il s'est présenté) et veut nous attaquer, nous l'attendrons sur une ligne de bataille très serrée... Mais il ne se bornera pas à se former sur une ligne parallèle à la nôtre..... il cherchera à entourer notre arrière-garde, à nous traverser et à porter sur ceux de nos vaisseaux qu'il aurait désunis des pelotons des siens pour les envelopper et les réduire..... Dans ce cas, c'est bien plus de son courage et de son amour de la gloire qu'un capitaine commandant doit prendre conseil que des signaux de l'amiral qui, peut-être lui-même engagé dans le combat et enveloppé dans la fumée, n'a plus la faculté d'en faire. C'est encore (dit toujours la même instruction) le cas de répéter qu'un capitaine qui n'est pas dans le feu n'est pas à son poste. L'ordre étant rompu, tous les efforts doivent tendre à se porter au secours des vaisseaux assaillis et à se rapprocher du vaisseau amiral qui en donnera l'exemple. A cette manœuvre défensive doit en succéder une offensive, etc..... »

Tout ce que l'amiral avait prévu de l'attaque de l'ennemi a eu lieu et si le C. A. Dumanoir n'a pas exécuté tout ce qu'il avait prescrit pour la défense, il est coupable.

---

(1) *Archives de la Marine,* B B^4, 230. Minute du rapport.

Le fait est qu'on voit par les plans de la bataille et par les rapports qui en ont été faits, que l'ennemi s'est dirigé de manière à couper la ligne française en arrière de l'amiral et aussi vers son arrière-garde.

Le combat a commencé à midi un quart, et il parait que, moins d'un quart d'heure après, l'amiral était enveloppé et sa ligne coupée. Il fit le signal aux vaisseaux qui par leur position actuelle ne combattaient pas d'en prendre une quelconque qui les ramenât promptement au feu, et peu après, il fit le signal à l'avant-garde de virer de bord, c'est-à-dire de venir à son secours. Le chef d'état-major de l'escadre, qui, par ses fonctions, est chargé des signaux fixe environ à 3 heures du soir le moment de ce signal (1).

Il est clair que si ce signal a été fait, c'est que l'amiral voyait que l'avant-garde ne faisait aucun mouvement pour venir à son secours et restait dans une inaction qui laissait à l'ennemi tout le temps de détruire le centre de l'armée.

Il est clair que si ce signal a dû être fait et que l'avant-garde ait pu le prévenir, le commandant de cette avant-garde n'a pas exécuté les instructions ci-dessus rapportées, lesquelles prescrivaient de se porter au secours des vaisseaux assaillis et de se rapprocher de l'amiral.

C'est à cette cause que le capitaine de pavillon du *Bucentaure* attribue le désastre de l'armée et que les capitaines Villemadrin, Lucas et Infernet m'ont exprimé verbalement la même opinion.

L'amiral Villeneuve ne s'est plaint de personne dans son rapport; il a même affecté de louer toute l'armée sous son commandement. Mais il ne parle de l'avant-garde que par la citation des signaux qu'il lui a faits et par les ordres qu'il avait donnés avant le combat. La seule nécessité qu'il a eue de faire ces signaux accuse cette avant-garde; il avait même dit dans ses instructions qu'un pareil signal serait une tache déshonorante pour celui auquel il s'adresserait.

Quoiqu'il en soit, l'amiral, qui rapporte les signaux qu'il a été obligé de faire, ne parle de la manœuvre de l'avant-garde qu'après sa reddition personnelle et dit : « les vaisseaux du C. A. Dumanoir, *qui avaient couru en avant*, paraissaient manœuvrer..... » Avoir couru en avant quand l'amiral était engagé, démâté et forcé de se rendre est un crime pour ceux qui l'ont fait.

« Les uns », dit l'Amiral, en parlant de l'escadre du C. A. Dumanoir, « arrivaient pour se rallier aux vaisseaux sous le vent; cinq autres viraient de bord passant au vent des deux armées en échangeant des coups de canon, le plus souvent à grande distance. »

Ce passage, à grande distance au vent, est la seule manœuvre active que

(1) L'amiral, qui comptait les heures par les événements, dit que ce signal venait d'être fait quand son grand mât et celui d'artimon tombèrent, c'est-à-dire lorsqu'il était déjà dans un délabrement affreux.

l'amiral attribue au commandant de l'avant-garde, et c'est vers 4 heures, suivant le journal du Major-Général, que *le Bucentaure* privé de tout secours a été forcé de se rendre.

Or, j'ai dit que le combat avait commencé pour *le Bucentaure* vers midi et demi ; trois heures se sont donc écoulées sans qu'il ait été secouru par l'avant garde, et alors même qu'elle manœuvrait sur un signal positif pour venir à son secours, au lieu d'y arriver directement et par la ligne la plus courte, cette escadre tenait le vent, de manière à passer à grande portée de canon.

Les mêmes reproches pourraient être faits à une partie de l'arrière-garde ; mais, c'était l'escadre d'observation commandée par l'amiral Gravina, qui, au lieu de se porter où les événements la rendaient nécessaire, se plaça en arrière et ne rendit aucun des services de circonstance auxquels elle était particulièrement appelée. Elle ne fit aucun mouvement, se laissa battre et prit la fuite en détail.

Par ce que je viens de dire il conste : 1° Que le Contre-Amiral Dumanoir ne devait point attendre les signaux pour faire virer de bord son escadre et secourir l'amiral qui était enveloppé ; 2° Qu'il devait exécuter l'ordre contenu dans les instructions de se rapprocher de l'amiral aussitôt que l'ordre serait rompu ; 3° Que cet ordre a été rompu dès le commencement de la bataille, lorsque l'ennemi au lieu d'attaquer sur une ligne parallèle à la nôtre a marqué une manœuvre différente par des pelotons dirigés sur le centre de l'armée et la tête de l'arrière-garde ; 4° Qu'alors le C. A. Dumanoir n'a point viré de bord, comme il le devait, pour secourir la partie attaquée, et qu'il a continué de courir de l'avant ; 5° Que l'amiral, qui avait annoncé comme une tache déshonorante pour celui à qui il s'adresserait, le signal de venir au feu, et voulant éviter cette tache au C. A. Dumanoir, s'est borné d'abord à faire ce signal d'une manière générale ; 6° Qu'il s'est vu forcé ensuite et peu de temps avant son démâtement, c'est-à-dire sa perte, à lui particulariser cet ordre par le signal à son escadre de virer de bord ; 7° Qu'après avoir exécuté ce signal, le C. A. Dumanoir avec 4 vaisseaux a manœuvré de manière à passer au vent de l'ennemi au lieu de venir franchement au milieu du feu, comme l'a fait l'*Intrépide*, capitaine Infernet, (1) qui faisait partie de cette escadre, comme l'a fait *le Neptuno*, vaisseau espagnol, qui tous les deux n'étant point secourus ont succombé, et le capitaine Infernet accuse hautement cette manœuvre.

Résumant tous les griefs ci-dessus dans un seul, on peut dire qu'indépendamment des devoirs généraux imposés à tous les officiers commandants dans l'armée, l'amiral avait précisé des instructions telles, que sous

---

(1) Le capitaine Infernet dit : « je vis avec douleur que je n'étais suivi que du vaisseau espagnol *le Neptuno*, tandis que 4 vaisseaux français tenaient le vent babord amures, ce qui les fit passer à une portée de canon au vent de l'ennemi. »

peine de désobéissance en présence de l'ennemi, nul vaisseau qui pouvait manœuvrer ne devait rester une seule minute sans se porter au secours du vaisseau amiral, du moment où il était enveloppé ; qu'il l'a été longtemps sans que le C. A. Dumanoir ait manœuvré pour y venir et enfin qu'il n'y est point arrivé. La seule justification que cet officier général pourrait présenter serait dans l'impossibilité où il a été de manœuvrer autrement.

Le Vice-Amiral Villeneuve à S. Ex. le Ministre de la Marine et des Colonies (1).

A bord de la frégate anglaise *l'Euryalus*, le 15 novembre 1805.

Monseigneur,

Dans la situation où j'ai le malheur de me trouver, Votre Excellence ne peut attendre de moi, qu'un rapport fidèle des événements qui ont suivi mon départ de Cadix, exempt de toute observation sur les motifs qui ônt dirigé mes mouvements. J'ai eu l'honneur de vous écrire jusqu'au dernier moment de ma sortie de la baie de Cadix, et c'est de ce moment même que je dois reprendre ma narration.

Le 28 vendémiaire (20 octobre), à midi, toute l'armée combinée était sous voiles, dirigeant sa route à l'O.-N.-O., le vent frais de la partie du S.-S.-O. ; j'ai fait le signal de prendre les ris que comportait l'apparence du temps et de la mer. Vers les 4 heures du soir, le temps s'étant éclairci et le vent ayant passé au S.-O. et à l'O.-S.-O., j'ai pris les amures à tribord, manœuvré pour rallier quelques vaisseaux qui étaient tombés très sous le vent, et signalé l'ordre de marche sur trois colonnes, l'escadre d'observation prenant la droite de l'armée combinée. Je n'avais connaissance que de deux frégates ennemies dans le Sud, que j'ai donné ordre aux frégates de l'armée de chasser. La nuit est venue sans que j'aie eu connaissance de l'escadre ennemie, et j'ai continué la même route, en proportionnant ma voilure sur celle des plus mauvais voiliers de l'armée combinée. A 7 heures 1/2 du soir, j'ai vu des signaux en avant que je ne pouvais pas distinguer, et, à 8 heures 1/2, *l'Argus* est venu me dire de la part de l'amiral Gravina que le vaisseau *l'Achille* avait eu connaissance, à l'entrée de la nuit, de 18 vaisseaux ennemis dans le S.-S.-O.. Comme la route que faisait l'armée devait nous en rapprocher beaucoup, j'ai signalé *la ligne de bataille tribord, sans égard au poste assigné à chaque vaisseau, en se formant sur ceux le plus sous le vent.* J'ai couru ainsi toute la nuit sans changer de direction, le vent à l'Ouest, le cap au S.-S.-O.. Nous avons eu connaissance des feux et des signaux de l'ennemi dans le vent à nous.

Dès que le jour s'est fait, nous avons aperçu l'ennemi à l'O. au nombre

(1) *Archives de la Marine*, B B⁴, 237. Let. aut. sign. de Villeneuve.

de 33 voiles, à la distance d'environ 2 lieues 1/2 ; le cap Trafalgar a été aussi aperçu à l'E.-S.-E., à 4 lieues. J'ai fait signal aux frégates d'aller reconnaître l'ennemi, et à *l'armée de former la ligne de bataille, tribord amures, ordre naturel;* l'amiral Gravina a en même temps fait à l'escadre d'observation celui de se placer à la tête de l'armée combinée ; le vent très faible à l'Ouest, la mer très houleuse.

L'escadre ennemie, qui a été bientôt reconnue composée de 27 vaisseaux de ligne, me paraissait se diriger en masse sur mon arrière-garde, avec le double motif de la combattre avec avantage et de couper à l'armée combinée la retraite sur Cadix. J'ai fait le signal *de virer vent arrière tous à la fois, et de former la ligne de bataille babord amures dans l'ordre renversé;* mon seul objet était de garantir l'arrière-garde des efforts de la totalité des forces de l'ennemi.

Dans le nouvel ordre signalé, la 3e escadre, sous les ordres du contre-amiral Dumanoir, formait l'avant-garde, ayant pour chef de file le vaisseau espagnol *le Neptuno*, commandé par Don Cayetano Valdés, officier estimé. J'étais au centre, avec la 1re escadre, sur *le Bucentaure ;* le lieutenant général D. Alava suivait avec la 2e escadre, et l'escadre d'observation, sous les ordres de l'amiral Gravina, formait l'arrière-garde de l'armée, ayant sous lui le contre-amiral Magon sur le vaisseau *l'Algésiras*.

L'ennemi continuait à faire porter sur nous toutes voiles dehors, et, à 9 heures, je commençai à distinguer qu'il se développait sur deux colonnes, dont l'une se dirigeait sur mon vaisseau amiral et l'autre sur l'arrière de l'armée ; le vent était très faible, la mer houleuse, et notre formation s'effectuait avec beaucoup de peine. Mais, dans le genre d'attaque que je prévoyais que l'ennemi allait nous faire, cette irrégularité même dans notre ligne ne me paraissait pas un inconvénient, si chaque vaisseau eût continué à serrer le vent sur son matelot, et l'eût conservé à petite distance. J'ai fait néanmoins au vaisseau de tête le signal de serrer le vent et de forcer de voiles pour éviter que l'engorgement ne fut trop grand, et, à 11 heures, *signal à l'arrière-garde de tenir le vent, pour la mettre à même de couvrir le centre de l'armée qui paraissait être le point sur lequel l'ennemi semblait vouloir porter ses plus grands efforts*.

Cependant, l'ennemi approchait sensiblement quoique le vent fut extrêmement faible ; il avait à la tête de ses colonnes ses plus forts vaisseaux ; celle du Nord avait en tête 4 vaisseaux à trois ponts. A midi, j'ai fait le signal de commencer le combat dès qu'on serait à portée, et à midi un quart, les premiers coups de canon ont été tirés des vaisseaux *le Fougueux* et *la Santa Ana* sur le vaisseau *le Royal Sovereign*, chef de file de la colonne ennemie de droite, portant le pavillon du vice-amiral Collingwood. Le feu a été interrompu un instant ; il a repris un instant après avec plus de vivacité par tous les vaisseaux qui ont été à portée de le faire, ce qui n'a pas empêché ce vaisseau ennemi de couper la ligne en arrière de la *Santa Ana*.

La colonne de gauche, conduite par *le Victory*, portant le pavillon de

l'amiral Nelson, faisait la même manœuvre et paraissait vouloir couper en arrière de *la Santisima Trinidad* et sur l'avant du *Bucentaure*; mais, soit qu'il ait trouvé la ligne trop serrée sur ce point ou qu'il ait changé d'avis par tout autre motif, il était à demi-portée de pistolet et nous étions prêt à l'aborder, les grappins prêts à être jetés, quand il a lancé tout sur tribord, et il est venu pour passer à poupe du *Bucentaure*. *Le Redoutable* occupait la place du *Neptune* (1) derrière moi. Il a honorablement rempli le devoir d'un vaisseau matelot d'arrière d'un pavillon amiral; il a abordé *le Victory*, mais cela n'a pas empêché que, par la faiblesse du vent qui rendait tous les mouvements lents et difficiles, ce vaisseau, qui était entraversé sous la poupe du *Bucentaure*, ne lui ait envoyé plusieurs bordées à triple charge, qui ont été extrêmement meurtrières et destructives. C'est dans ce moment que j'ai fait le signal *aux vaisseaux qui, par leur position actuelle, ne combattaient pas, d'en prendre une quelconque qui les ramène promptement au feu.* Il m'était impossible de distinguer l'état des choses au centre et à l'arrière-garde par la grande fumée qui nous enveloppait. Au vaisseau *le Victory* avaient succédé deux autres vaisseaux à trois ponts (2) et plusieurs vaisseaux de 74, qui défilaient lentement sur l'arrière du *Bucentaure*. Je venais de faire signal *à l'avant-garde de virer de bord,* quand le grand mât et celui d'artimon sont tombés. Les vaisseaux qui m'avaient ainsi passé à poupe me prolongeaient sous le vent, sans qu'ils eussent beaucoup à souffrir du feu de nos batteries, une grande partie de nos canons étant déjà démontés, et d'autres engagés par la chute des mâts.

Dans un moment d'éclaircie, je m'aperçus que tout le centre et l'arrière-garde de l'armée avaient plié, et que je me trouvais le vaisseau le plus au vent. Le mât de misaine qui nous restait pouvait faciliter notre retraite sous le vent où se trouvaient plusieurs de nos vaisseaux qui ne paraissaient pas endommagés; mais il finit par tomber. J'avais fait conserver un canot à la mer, prévoyant le cas d'un démâtement, et dans l'intention de me transporter sur un autre vaisseau. Dès que le grand mât eût tombé, j'ordonnai de le faire préparer; mais, soit qu'il ait été coulé par les boulets ou écrasé par la chute des mâts, il ne fut pas retrouvé. Je fis héler à *la Santisima Trinidad*, qui était en avant à nous, si elle pouvait envoyer un canot et nous donner une remorque. Je n'en eus pas de réponse; ce vaisseau était lui-même fortement engagé avec un vaisseau à trois ponts qui la canonnait en hanche. Enfin, étant environné de vaisseaux ennemis qui s'étaient accumulés sur les hanches, sur l'arrière et par le travers sous le vent; étant dans l'impossibilité de leur faire aucun mal, les gaillards et la batterie de 24 étant abandonnés, jonchés de morts et de blessés; toute la première batterie démontée ou embarrassée par les gréements et les mâts qui étaient tombés; le vaisseau isolé au milieu

(1) Ce vaisseau était tombé sous le vent.
(2) *Le Neptune* et *Britannia*.

des vaisseaux ennemis, sans mouvement et dans l'impossibilité de lui en donner, il fallut céder à ma destinée et arrêter une effusion de sang déjà immense et désormais inutile.

Toute la partie de l'armée en arrière du *Bucentaure*, comme je l'ai dit, avait plié. Plusieurs vaisseaux étaient dématés de tout mât et rendus à l'ennemi; quelques-uns combattaient encore en faisant leur retraite sur un gros de vaisseaux qui me restaient à l'Est. Les vaisseaux de l'escadre du contre-amiral Dumanoir qui avaient couru en avant paraissaient manœuvrer; plusieurs des vaisseaux qui la composaient arrivaient pour se rallier aux vaisseaux les plus sous le vent, tandis que cinq autres viraient de bord et prenaient les amures à tribord. Ces vaisseaux ont passé au vent des deux armées, en échangeant des coups de canon, le plus souvent à grande distance. Le dernier de ces cinq vaisseaux, qui était, je crois, *le Neptuno*, espagnol, un peu plus sous le vent que les autres, a été obligé de se rendre.

Dans le genre d'attaque que l'ennemi a fait sur nous, il en devait résulter un pêle-mêle et une réunion de combats partiels qui ont été soutenus avec la plus noble audace. L'ennemi doit ses avantages à la force de ses vaisseaux (dont 7 à trois ponts et dont le moindre ne porte pas moins de 114 bouches à feu); à la force de son artillerie, toute de gros calibre, au moyen de ses caronades; à l'ensemble, à la célérité de ses manœuvres; à l'expérience de trois ans de mer sans interruption, expérience qui manquait entièrement à une grande partie des vaisseaux de l'armée combinée. Le courage et le dévouement à la patrie et à l'Empereur des états-majors et équipages des vaisseaux de S. M. ne pouvait être surpassé ; il s'est manifesté au signal de mettre sous voiles, à celui de se préparer au combat, par les applaudissements et les cris de « vive l'Empereur ! », dont ces signaux ont été accueillis.

Je n'ai pas vu un homme ébranlé à la vue de la formidable colonne de l'ennemi précédée de 4 vaisseaux à trois ponts qui se dirigeait sur le vaisseau *le Bucentaure*. Je ne doute pas, Monseigneur, que vous n'ayez déjà recueilli les traits les plus honorables de la valeur qui a été déployée dans cette journée malheureuse, par les rapports qui ont dû déjà vous être adressés par les différents chefs qui se sont trouvés à portée de le faire. Tant de courage et de dévouement méritait une meilleure destinée, mais le moment n'était pas encore arrivé où la France aura à célébrer ses succès maritimes, ensemble avec ses victoires sur le continent.

Quant à moi, Monseigneur, profondément pénétré de toute l'étendue de mon malheur et de toute la responsabilité que comporte un aussi grand désastre, je ne désire rien tant que d'être bientôt à même d'aller mettre aux pieds de S. M., ou la justification de ma conduite, ou la victime qui doit être immolée, non à l'honneur du pavillon qui, j'ose le dire, est demeuré intact, mais aux mânes de ceux qui auraient péri par

mon imprudence, mon inconsidération ou l'oubli de quelqu'un de mes devoirs.

Je prie V. E., d'agréer l'hommage de mon respect.

VILLENEUVE.

J'ai été enlevé de mon vaisseau dès qu'il a été rendu, et conduit sur un vaisseau ennemi avec le capitaine Magendie, l'adjudant-commandant Contamine, un lieutenant de vaisseau M. Beaudran et un aspirant attaché à mon état-major général. Le capitaine Magendie, le chef d'état-major Prigny, MM. Daudignon, lieutenant de vaisseau, Gaudran id., ont été blessés; presque tous ceux qui étaient sur le pont ont été tués ou blessés. Il m'est impossible de donner d'autres renseignements sur le nombre des morts et blessés du *Bucentaure* et des autres vaisseaux de l'armée, mais il a dû être très considérable. V. E. aura reçu tous les renseignements nécessaires par les officiers arrivés à Cadix. Aucun des vaisseaux français pris par l'ennemi (*le Swift-Sure* excepté) n'ont pu être relevés de la côte, dans le coup de vent qui a suivi l'action, tous étant entièrement dématés et extrêmement maltraités dans toutes leurs autres parties. *Le Swift-Sure* et trois autres vaisseaux espagnols ont été conduits à Gibraltar; un seul, *le San Juan Nepomuceno*, qui n'était pas démâté, pourra être remis en état de servir.

L'ennemi a fait des pertes très sensibles, entre autres celles de l'amiral lord Nelson et de plusieurs autres officiers marquants. La plus grande partie de cette flotte est obligée de rentrer dans les ports de l'Angleterre pour s'y réparer.

Rapport du Major-Général de l'armée expéditionnaire (1).

L'armée combinée aux ordres des Amiraux Villeneuve et Gravina était depuis quelque temps bloquée dans *Cadix* par des forces supérieures,

---

(1) *Archives de la Marine*, B B4, 237 (Aut. sig.) La lettre suivante (aut. sig.) est jointe à ce rapport :

Le Major-Général de l'armée expéditionnaire, Commandant en Chef par intérim, à S. Ex. le Ministre de la Marine et des Colonies.

Cadix, 29 brumaire an XIV (20 novembre)

Monseigneur,

J'ai l'honneur d'adresser à Votre Excellence l'exposé de ce que j'ai vu au combat de Trafalgar. Les opinions diffèrent tant sur cette journée, que j'ai cru qu'il pourrait ne pas être inutile que quelqu'un qui n'y a aucun intérêt particulier, et qui d'ailleurs s'est trouvé dans l'occasion d'entendre le jugement qu'en portent les Anglais, donne son sentiment.

Comme je ne suis point marin par état, je n'ai point la présomption de croire que mon opinion soit infaillible, et c'est pourquoi je supplie Votre Excellence d'être indulgente.

Daignez Mgr..... Théodore CONTAMINE.

lorsque l'on reçut avis le 26 vendémiaire (18 octobre) que les Anglais avaient détaché de leur armée 7 vaisseaux qui étaient entrés dans la Méditerranée.

L'Amiral Villeneuve jugea que, peut-être de longtemps, il ne se présenterait une occasion aussi favorable pour sortir ; il supposa que les forces de l'ennemi, devant ce port, n'étaient plus que de 27 vaisseaux de ligne, et, comme il était probable que quelques uns étaient détachés ailleurs, il ne comptait en rencontrer au plus que 22 à 24 réunis.

Le signal fut donc fait de désaffourcher à l'entrée de la nuit ; aussitôt toute l'armée fut animée du plus vif désir de combattre ; nos malades, soldats et marins désertaient les hôpitaux ; on se portait en foule sur le quai pour embarquer ; mais le vent ne permit pas de sortir cette nuit, et le lendemain matin, 27 vendémiaire (19 octobre), ayant encore refusé lorsqu'une partie de l'armée était déjà dehors, le reste ne put appareiller ce jour-là. Aussitôt que les frégates anglaises en observation devant Cadix eurent eu connaissance de notre mouvement, elles tirèrent des bordées, qui furent répétées par d'autres frégates intermédiaires, pour avertir de notre sortie l'amiral *Nelson*, qui croisait à 20 lieues au large ; en moins de deux heures, il en eut connaissance et il fit aussitôt signal de chasser sur le cap Trafalgar (comme nous l'avons appris depuis). Ainsi l'ennemi eut 24 heures pour se rapprocher des côtes et faire rallier les vaisseaux qui pouvaient être séparés.

L'Amiral Villeneuve, déchu de l'espoir de surprendre l'ennemi peut-être un peu dispersé, se trouva alors dans la nécessité de courir la chance très probable de le rencontrer réuni. Les vaisseaux de l'armée combinée qui étaient sortis ne pouvant rentrer à cause du vent contraire, il n'y avait donc plus à balancer : il fallait faire sortir toute l'armée. Elle sortit le 28 au matin (20 octobre) avec une petite brise du Sud. Nous étions à peine dehors, que les vents passèrent au S.-S.-O. avec de forts grains de pluie. D'après la direction que prirent les frégates anglaises, on jugea que leur armée était dans le S.-O..

Vers le soir, on eut connaissance de 18 vaisseaux ennemis ; nous fîmes route comme pour donner dans le détroit.

L'Amiral Villeneuve supposant que, si l'ennemi était en force, il chercherait à lui couper sa retraite sur Cadix, et comme quelques vaisseaux espagnols tenaient mal le vent, sortants du port pour la 1re fois depuis plusieurs années, ils ne manœuvraient pas avec autant de précision que les autres, l'Amiral résolut, pour éviter qu'ils fussent coupés, d'attaquer de nuit l'armée anglaise s'il la rencontrait sous le vent ; mais, nous apprîmes depuis, que *Nelson* qui n'avait point cherché le combat ce jour-là, à cause du mauvais temps, voulait aussi l'éviter pendant la nuit à cause de l'obscurité. C'est pourquoi il se tint à toute vue et au vent à nous, afin sans doute d'être à même de pouvoir profiter de la 1re circonstance favorable qui, en effet, ne tarda pas à se présenter.

Nous eûmes, pendant cette nuit, connaissance des feux de l'ennemi ;

nous lui comptions 18 à 20 vaisseaux. Le 29, à la pointe du jour, nous aperçûmes 30 voiles au vent à nous, parmi lesquelles on distinguait 27 vaisseaux dont 7 à trois ponts.

L'armée combinée naviguait sans ordre; on forma aussitôt la ligne de bataille, les amures à tribord. Le temps était calme, la mer houleuse du S.-O., les vaisseaux évoluaient difficilement.

L'armée anglaise arrivait sur nous, toutes voiles dehors et formée sur deux colonnes : la première (celle de gauche), ayant en tête 4 trois-ponts, était composée de 14 vaisseaux de ligne et semblait vouloir se diriger sur notre arrière-garde; la deuxième (celle de droite), ayant en tête 3 trois-ponts, était composée de 13 vaisseaux; elle se dirigeait sur notre centre.

L'amiral Villeneuve, jugeant que l'ennemi voulait porter ses efforts sur notre arrière-garde, fit former l'ordre de bataille *renversé* et virer lof pour lof, afin de donner à nos vaisseaux plus de facilité de prendre poste dans la ligne.

Mais plusieurs vaisseaux, tels que les trois-ponts espagnols, évoluant mal *de petit temps,* tombèrent sous le vent ; la ligne ne put jamais être régulièrement formée et *le Neptuno* qui, dans l'ordre *renversé,* se trouvait le vaisseau de tête, ne put non plus tenir le vent. On lui en avait fait plusieurs fois le signal.

Cependant l'ennemi, toujours sous toutes voiles et vent arrière, profitait du peu d'air qu'il y avait et de la houle pour arriver sur nous. Les deux colonnes parurent manœuvrer dans l'intention de couper notre ligne de l'arrière de *la Santa Ana* et de l'arrière de la *Santisima Trinidad.*

L'Amiral Nelson avait été sollicité par des officiers de son armée de former plus régulièrement ses deux colonnes qui arrivaient en désordre sur notre ligne ; mais, en homme de génie, il sentit trop combien il était essentiel de profiter promptement d'une circonstance favorable qui se présentait. L'armée combinée se trouvant à environ trois lieues du cap *Trafalgar* qu'elle relevait à l'E.-S.-E. était prise par le calme; elle formait une ligne étendue, et elle ne pouvait, sans un peu de vent, changer cette position fâcheuse. Si, comme l'armée anglaise, elle eût voulu faire vent arrière pour profiter du peu d'air qu'il faisait, elle aurait été obligée de donner dans le détroit, et donnait occasion à l'armée anglaise de rallier 7 vaisseaux de ligne, dont un à trois ponts, qui étaient à Gibraltar. D'un autre côté, en tenant *le plus près* du vent, il n'était pas possible avec le peu qu'il en faisait, que nos vaisseaux pussent gouverner. Au contraire, l'armée ennemie *vent arrière* et *tout dehors* pouvait profiter du peu d'air qu'il faisait et de la houle pour arriver sur nous, prendre les positions qu'elle voulait, diriger ses principaux efforts sur l'un ou l'autre point de notre ligne, désemparer d'abord quelques-uns de nos vaisseaux, les accabler en détail et les réduire ainsi les uns après les autres.

Tant d'avantages, qu'une petite *brise* aurait subitement fait évanouir, ne pouvaient manquer d'être saisis par *Nelson* et pouvait-il différer un moment d'en profiter, uniquement pour se rapprocher d'un ordre plus

régulier? Les suites ne justifieront malheureusement que trop la résolution qu'il avait prise d'attaquer sans délai.

A midi, la tête de la colonne de droite de l'ennemi se trouvant à portée de canon de *la Santa Ana*, le combat s'engagea aussitôt. Nous avions lieu d'espérer que les vaisseaux de tête de cette colonne seraient écrasés par le feu d'une partie de notre ligne, avant qu'ils pussent parvenir à la couper; nous espérions également qu'un peu de vent viendrait ensuite nous permettre de manœuvrer pour changer notre position désavantageuse; mais on ne réussit pas à les dégréer assez pour les empêcher de couper notre ligne.

La houle prenait nos bâtiments par le travers, les faisait beaucoup rouler et rendait nos coups incertains; tellement que, malgré le calme constant qui nous empêchait de manœuvrer, en moins d'une demi-heure, le vaisseau de tête de la colonne ennemie *(le Royal-Sovereign)*, monté par l'amiral *Collingwood*, avait rangé à poupe le vaisseau *la Santa Ana*, s'était rangé sous le vent à lui et lui présentait le travers, suivi des autres vaisseaux de cette colonne.

Ils réunirent tous leurs feux contre deux ou trois de nos vaisseaux, en les prenant par la poupe, par l'avant ou dans les hanches, de manière que nos vaisseaux, presque entièrement immobiles sur l'eau et battus par des forces d'ailleurs beaucoup supérieures, ne pouvaient faire usage que d'une très petite partie de leur artillerie, et quelquefois seulement des canons de retraite.

Ce que fit la colonne de droite fut exécuté vingt minutes plus tard par celle de gauche; cette colonne se dirigeait sur *le Bucentaure* (vaisseau amiral). *Le Victory*, que montait l'amiral Nelson, était vaisseau de tête. Quatre des nôtres, *le Héros, la Santisima Trinidad, le Bucentaure* et *le Redoutable,* lui présentaient le travers et réunissaient par son avant un feu très vif sur lui. Ils étaient tous quatre si serrés dans la ligne, qu'il ne paraissait pas possible qu'elle pût être coupée en cet endroit. *Le Victory* voulut d'abord passer de l'arrière de *la Santisima Trinidad*, notre matelot d'avant (du *Bucentaure*). Nous crûmes pouvoir l'aborder; mais au moment où l'on faisait les dispositions pour l'abordage, il laissa tout à coup arriver sur tribord pour nous passer de l'arrière. Dans cette position, il reçut à portée de fusil plusieurs bordées, qui, ainsi qu'une fusillade bien nourrie, lui firent beaucoup de mal; mais le dommage qu'il éprouva ne fut (ainsi qu'il en avait été à la colonne de droite) pas assez grand pour l'empêcher de couper la ligne. La houle qui faisait rouler nos vaisseaux diminuait la justesse du tir, et une épaisse fumée que le calme empêchait de se dissiper, souvent ne nous permettait pas de voir aucun objet autour de nous.

Le Victory nous prit ensuite *(le Bucentaure)* par la hanche de babord. Il nous fut alors impossible d'arriver pour lui présenter le travers, parce que le vaisseau *la Santisima Trinidad*, qui gouvernait moins de petit temps que tout autre, était tombé sous le vent à nous toucher, et nous

reçûmes à notre tour plusieurs bordées dans cette position sans pouvoir riposter.

Le Victory, qui avait toujours conservé son air, profitant d'une ouverture que la houle et le calme avaient occasionnée momentanément entre *le Bucentaure* et *le Redoutable*, nous rangea bientôt à poupe, de si près que ses vergues croisaient sur notre dunette. Il était suivi du *Téméraire* et du *Neptune*. Ces trois vaisseaux à trois ponts prirent poste, deux dans nos hanches et l'autre à poupe ; ils nous accablèrent pendant près de deux heures, quelquefois à demi-portée de pistolet. Le combat s'était engagé sur ce point à environ midi 1/4. A 3 heures, *le Bucentaure* avait essuyé successivement le feu de 11 vaisseaux anglais, dont plusieurs l'avaient enfilé de l'arrière à l'avant ; il était démâté ras comme un ponton ; sa mâture et ses voiles tombées à tribord engageaient tellement ses batteries, qu'il était impossible de faire feu du seul côté d'où l'on eût pu tirer sur l'ennemi. Sans espoir de pouvoir manœuvrer pour prendre une autre position, n'ayant plus personne dans la batterie de 24, n'étant plus que neuf sur les gaillards et la dunette, ayant environ 400 hommes tués ou hors de combat, sans probabilité d'être secouru, entouré de vaisseaux ennemis, l'amiral ordonna d'amener. *Le Bucentaure* amena à 3 heures 1/2 ; plusieurs autres ne tardèrent pas à en être réduits à la même extrémité, et l'action fut bientôt générale ; mais les forces ennemies, presque intactes par suite des positions qu'elles avaient pu prendre, firent sur tous les points des efforts supérieurs.

Aussitôt que l'amiral Villeneuve eut discerné que l'ennemi avait l'intention de couper la ligne, il avait fait signal aux vaisseaux qui ne combattaient pas de prendre position, et ensuite ordre aux vaisseaux de tête de virer de bord.

L'escadre d'observation, commandée par l'amiral Gravina, avait paru alors manœuvrer pour venir doubler sous le vent les vaisseaux ennemis, lorsqu'ils auraient eu coupé la ligne ; mais le calme avait rendu impossible d'achever ce mouvement, et plusieurs vaisseaux de cette escadre tombèrent sous le vent.

Les vaisseaux de tête n'avaient également pu virer que très lentement. Ils avaient fait beaucoup d'efforts inutiles pour venir secourir les vaisseaux qui étaient engagés par des forces supérieures; mais ils ne purent arriver que lorsque la plupart de nos bâtiments avaient déjà amené. Ainsi, il fut absolument impossible d'empêcher l'armée anglaise, d'ailleurs supérieure en force, de réunir une partie de ses forces contre chacun de nos vaisseaux et de les réduire ainsi successivement les uns après les autres.

A des forces très supérieures, l'armée ennemie joignait encore l'avantage du vent, du choix du moment et des points d'attaque ; l'énorme hauteur de ses vaisseaux leur donnait un grand commandement sur les nôtres, et rendait très meurtrier l'effet de la fusillade et de leurs caronades de 32ᶜ et quelquefois de 64ᶜ, dont les dunettes sont garnies.

Mais, malgré tous ces avantages qu'avait l'armée anglaise sur la nôtre,

si cependant, au commencement de l'action, il fut survenu une brise qui eût permis aux neuf vaisseaux de tête de virer de bonne heure et de venir en ligne à leur tour couper la colonne ennemie et se placer au vent des deux armées, la victoire eut demeuré longtemps indécise. Mais de ces 9 vaisseaux, 4 seulement: *le Formidable, le Mont-Blanc, le Scipion* et *le Duguay-Trouin,* commandés par le contre-amiral Dumanoir, ne purent, mais que trop tard, exécuter le signal qui leur avait été fait, et les autres tombèrent sous le vent. Le contre-amiral Dumanoir sut cependant tirer avantageusement parti de ces quatre vaisseaux pour arrêter les suites de la journée. Serrés en ligne, beaupré sur poupe, ces quatre vaisseaux passèrent au vent de l'armée anglaise; ils engagèrent plusieurs vaisseaux auxquels ils firent beaucoup de mal, et, après les avoir ainsi occupés pendant longtemps, il se tint en panne au vent de tous pour chercher l'occasion de changer, s'il eût encore été possible, la chance du combat, ou de rendre au moins l'ennemi plus circonspect. Malheureusement il n'y avait pas de remède, et le général Dumanoir dut enfin prendre le sage parti de profiter de la nuit pour s'élever au vent, et conserver ainsi à la France 4 vaisseaux, qu'un faux zèle n'aurait pu que faire succomber sous des forces trop supérieures.

Le genre d'attaque des Anglais était sans doute audacieux, mais irrésistible; le temps fut propice à l'armée du vent pour l'entreprendre et il ne permettait pas à l'armée de dessous le vent de l'éviter. Mais le plus grand mal, sans doute, fut que l'armée ennemie était commandée par un homme qui, joignant le génie à l'audace, sut profiter de l'occasion rare d'une telle position. Si dans le combat, les marins français n'ont pu faire usage de tous leurs talents, ils ont su faire preuve du plus grand courage et d'un entier dévouement à leur Patrie et à l'Empereur, et si tous n'ont pas eu même occasion de se distinguer, tous ont eu au moins la même volonté.

Entre autres vaisseaux qui se sont immortalisés, je dois citer *le Redoutable*, commandé par le capitaine *Lucas*; par suite d'une irrégularité dans la formation de l'ordre de bataille, il se trouvait notre matelot d'arrière; après avoir fait un feu nourri et bien ordonné et avoir en quelque sorte servi de bouclier à la poupe du *Bucentaure* fortement menacée, il aborda un vaisseau à trois ponts qui nous menaçait, mais il fut bientôt entouré par plusieurs vaisseaux et le courage du capitaine Lucas et de son brave équipage ne suffirent pas pour s'emparer d'un vaisseau une fois plus haut que le sien. Celui-ci coula à la fin du combat; son brave commandant a bien justifié l'opinion qu'on avait généralement de lui. *L'Aigle, l'Achille, l'Algésiras* et *le Pluton* se sont couverts de gloire; mais je laisse à d'autres mieux informés le soin de donner des détails sur chacun de nos vaisseaux et de dire combien les officiers méritent de louanges.

Je ne suis point marin, l'on doit donc me soupçonner moins que tout autre de partialité; mais j'ai été souvent à la mer; je vois et je puis juger ce qu'on peut y faire et je crois pouvoir dire que le combat du cap *Tra-*

falgar doit être regardé comme celui qui (abstraction faite des malheurs purement accidentels qui en sont résultés) fait le plus d'honneur à la marine française et espagnole, et montre ce que la première fera un jour.

En vain voudrait-on dire pour discréditer et décourager notre marine, que l'on trouve toujours de bonnes raisons à alléguer pour cacher sa faiblesse? On pourrait répondre que l'ennemi ayant toujours eu en mer des forces supérieures aux nôtres, il a souvent eu le choix des circonstances, tandis que nous avons presque toujours été obligés de les saisir comme elles se sont présentées.

Le major général de l'Armée expéditionnaire,
Théodore CONTAMINE,
commandant en chef par intérim.

Rapport du capitaine de frégate Prigny, chef d'état-major (1).

Cadix, le 3 brumaire an XIV (25 octobre).

Le 28 vendémiaire (20 octobre) au matin, les vents à la partie du Sud et le commencement du flot, l'armée appareilla de Cadix.

Une division de neuf vaisseaux, aux ordres du contre-amiral Magon, avait mis dehors le 27, et avait resté sous voiles toute la nuit.

Les vigies de la Tour de Cadix et les signaux de nos frégates annoncèrent dix-huit vaisseaux dans la partie du Sud.

L'armée tint le vent, le cap à l'O.-S.-O. et S.-O.. Vers midi, on fit le signal d'ordre de marche sur trois colonnes; chacun manœuvra pour prendre son poste. *Le Bucentaure* et l'armée furent obligés d'arriver pendant deux heures pour rallier *la Santísima Trinidad, le Rayo* et *le Bahama* qui se trouvaient très loin sous le vent.

L'amiral Gravina fit le signal à l'escadre d'observation de se tenir à gauche de l'armée dans le même ordre qu'elle.

A 4 heures, le vent ayant passé à l'O. et O.-S.-O. avant que les trois colonnes fussent entièrement formées, on fit le signal *de virer vent arrière tous à la fois, et de former l'ordre de marche et naturel des trois colonnes à l'autre bord.*

L'armée se rallia à cet ordre, le cap au S. et S.-S.-O.; quelques vaisseaux de l'escadre d'observation et plusieurs frégates étaient en avant et éclairaient l'armée.

---

(1) *Archives de la Marine*, B B⁴, 237.

Le capitaine de frégate Prigny écrivait à l'amiral Rosily, en lui adressant ce rapport: « ... Je vous prie d'observer que tous les journaux, cahiers de signaux et les notes que j'avais fait prendre ayant été perdus par les événements du combat et ceux qui l'ont suivi, j'ai été obligé de recourir à ma seule mémoire. Je pense cependant que les faits sont exactements rapportés... » (*Archives Nationales*, Secrétairerie d'État, A F IV, 1196; *Archives de la Marine*, B B⁴, 232).

A la nuit, nous allumâmes nos feux à poupe et celui de hune, et lançâmes des fusées de distance en distance pour marquer notre position.

Nous vîmes alors les feux des frégates ennemies qui nous avaient observé toute la journée, et qui, avec des coups de canon par bordées, avaient annoncé la sortie de l'armée dans les différents airs de vent où elles s'étaient répandues.

Pendant la nuit, elles continuèrent leurs signaux soit avec des fusées, coups de canon et feux de composition.

Vers 10 heures 1/2 ou 11 heures, le brick *l'Argus* passa à poupe et annonça au général Villeneuve, de la part de l'amiral Gravina, que le vaisseau *l'Achille* avait reconnu, au commencement de la nuit, 18 vaisseaux de ligne du S. au S.-O..

A 11 heures, nous vîmes le feu de la Tour Saint-Sébastien dans la partie du N.-E..

A minuit, les signaux de l'ennemi se multiplièrent beaucoup et firent supposer que nous étions très près de lui. L'amiral fit signaler l'article 40 et supplémentaire des signaux de nuit, ayant pour expression *de former l'ordre de bataille sans égard aux postes, en se formant sur le vaisseau le plus sous le vent.* Ce signal, fait à coups de canon et avec des fanaux, fut généralement vu, répété, compris et exécuté.

Nous passâmes ainsi toute la nuit à nous former du mieux possible; le vaisseau *la Santisima Trinidad* était tout près du *Bucentaure* ainsi que *le Rayo* et *le Neptune* français.

Au point du jour, nous découvrîmes l'escadre anglaise restant dans le S.-O., le vent faible de la partie de l'O. et O.-S.-O.; on fit le signal aux frégates de reconnaître l'ennemi.

Nous ne tardâmes pas à compter que ses forces étaient de 33 voiles, dont 27 vaisseaux, parmi lesquels étaient 7 trois-ponts et le reste frégates et avisos.

Nous fîmes les signaux *de branle-bas et de former l'ordre naturel de bataille, amures à tribord* L'escadre d'observation manœuvra pour prendre la tête de la ligne et fit différents signaux qu'on ne put distinguer.

L'ennemi fit porter sur l'armée en se couvrant de voiles, et divisa ses forces en deux parties égales: l'une se dirigeant sur l'arrière-garde et l'autre sur l'avant-garde à laquelle s'était réunie l'escadre d'observation. L'amiral fit, vers les huit heures, le signal *de virer lof pour lof tous à la fois*, ce qui, en renversant l'ordre de tête à queue, ne compromettait plus notre arrière-garde.

Le Neptuno espagnol devint notre chef de file.

Ce mouvement eut une très lente exécution, par l'effet du petit vent qui passa à l'O. et O.-N.-O.. Nos vaisseaux de tête arrivèrent pour venir relever dans la ligne du plus près les vaisseaux les plus sous le vent.

La tête de la ligne étant engorgée, l'amiral fit le signal *au vaisseau de tête d'augmenter de voiles*, et peu de temps après, celui *de serrer le vent et d'être suivi par un mouvement successif par les autres vaisseaux.*

Vers 11 heures 1/2, le vent toujours très faible, on fit le signal à l'arrière-garde, qui arrivait pour prendre les eaux de la ligne, de tenir le vent.

L'armée anglaise toujours partagée en deux divisions et rangée sur deux lignes de convoi, les vaisseaux couverts de voiles, parut changer son plan d'attaque. Celle de droite se dirigeait sur le vaisseau *la Santa Ana* où le général Alava avait son pavillon, et la seconde, ou celle de gauche, sur le vaisseau amiral français.

A midi, on fit le signal de commencer le combat aussitôt qu'on serait à portée. A midi un quart, le combat commença entre le vaisseau *le Fougueux* et le chef de file de la division de droite. Ce vaisseau coupa la ligne en passant à poupe du vaisseau *la Santa Ana* et le combat devint général dans cette partie.

Vers une heure, le combat s'engagea entre tous les vaisseaux voisins du *Bucentaure* et bientôt il devint des plus terribles. Le vaisseau chef de file de la 2e division gouvernait pour nous passer à poupe, et couper entre nous et *le Redoutable*. Ce dernier vaisseau fit des efforts incroyables pour empêcher cette manœuvre; il tenait son beaupré sur notre galerie. Enfin, *le Redoutable* étant démâté, il finit par être abordé par le vaisseau anglais à trois ponts qui passa outre.

Ce vaisseau fut successivement suivi par deux autres vaisseaux à trois ponts.

Des vaisseaux de la tête, de la queue et de l'escadre d'observation n'ayant point encore d'ennemis à combattre, l'amiral fit faire le signal *d'ordonner à tous les vaisseaux qui, par leur position actuelle, ne combattaient pas, d'en prendre une qui les ramène le plus promptement possible au feu*, et en conséquence, ce signal, qui s'exprimait par le pavillon 5 tout seul, fut hissé au mât de misaine et au mât d'artimon.

Vers deux heures, le capitaine Magendie fut blessé à la bouche, et le lieutenant de vaisseau Daudignon fut appelé pour le remplacer.

Cependant, le vaisseau *le Bucentaure* était constamment enveloppé de fumée qui nous ôtait la possibilité de rien voir de ce qui se passait. Seulement, nous restions seuls avec *la Santisima Trinidad* pour soutenir le feu de tous les vaisseaux anglais qui s'amoncelaient dans les hanches, la poupe et à tribord à nous.

Vers trois heures, comme nous voyions beaucoup de vaisseaux à l'avant-garde continuer l'amure à babord, l'amiral fit faire le signal à l'avant-garde *de virer vent arrière à la fois*. Ce signal fut le dernier qui put partir du *Bucentaure*. Le grand mât et le mât d'artimon tombèrent presque en même temps, et, dans leur chute, embarrassèrent le canot qui avait été préparé pour l'amiral, ce qui lui ôta les moyens de passer sur un autre vaisseau; les autres embarcations étaient criblées et hors d'état d'être mises à la mer. Dans ce moment, M. Daudignon fut blessé et M. Fournier, lieutenant de vaisseau, fut appelé pour prendre le commandement. Le mât de misaine restait encore debout, malgré qu'il fut atteint de nombre de boulets et eût tout son gréement coupé; il nous servit à

arriver pour démasquer *la Santisima Trinidad,* à la poupe duquel nous passâmes pour tâcher de présenter le travers aux trois vaisseaux qui nous foudroyaient de l'arrière; nous le rangeâmes même de si près que, dans le mouvement d'arrivée, nous cassâmes le bout dehors de beaupré sur le couronnement de ce vaisseau.

Cependant nous ne voyions point de vaisseaux desquels nous puissions espérer un secours prochain; il n'y avait près de nous que *la Santisima Trinidad* dont la mâture ne tenait plus; nous n'avions pas d'ennemis par notre travers à babord et *le Bucentaure* était combattu par quatre à cinq vaisseaux. Le mât de misaine vint à tomber; les batteries qui étaient engagées par les débris de mâture, voiles et gréément ne faisaient point feu de tribord, et le vaisseau ne pouvait plus faire aucune manœuvre; ce fut dans ce moment que me portant en avant pour voir s'il y avait encore quelque moyen de jeter une embarcation à la mer pour transporter l'amiral sur un autre vaisseau, je fus renversé par un éclat qui m'atteignit à la jambe droite. L'impossibilité où l'on fut de réussir à fournir à l'amiral les moyens de quitter *le Bucentaure*, le mit dans le cas de se rendre, vers 4 heures 1/4, aux vaisseaux qui l'entouraient et contre lesquels on restait presque sans résistance.

Le vaisseau *le Mars* envoya un canot pour amariner le vaisseau et emmena l'amiral avec le capitaine Magendie, le colonel Contamine, commandant les troupes passagères, le lieutenant de vaisseau Beaudran, sous-adjudant, et l'aspirant de première classe Houssart.

PRIGNY.

Le capitaine de frégate Prigny, ci-devant adjudant-commandant de l'Armée navale, à Monsieur l'amiral Rosily, commandant en chef les forces navales, à Cadix (1).

Cadix, 27 brumaire an XIV (18 novembre).

Monsieur l'Amiral,

Pour répondre aux observations de la lettre de S. E. le Ministre de la Marine, que vous avez bien voulu me communiquer touchant le rapport que je vous ai remis sur le combat, j'ai l'honneur de vous observer que les circonstances ne m'ont pas laissé la possibilité de prévenir la plupart des observations du Ministre, en m'étendant sur des faits, des manœuvres et des incidents qui ne sont pas venus à ma connaissance. Cependant je vais entrer dans plus de détails sur ce dont j'ai été le témoin.

L'armée française composée de 33 vaisseaux, 5 frégates et 2 bricks était en présence de l'armée anglaise, forte de 27 vaisseaux, dont 7 à trois ponts, 4 frégates et 2 avisos.

---

(1) *Archives de la Marine*, B B4, 237. Let. aut. sig. du capitaine de frégate Prigny.

A midi, du 29 vendémiaire, au moment d'engager le combat, le vent était à l'O.-N.-O., très faible; la matinée avait été presque calme et les vaisseaux n'avaient pas pu réussir à prendre leur poste conformément à celui qui leur était assigné, en sorte que beaucoup d'entre eux se doublaient.

L'armée en bataille dans l'ordre renversé, ayant les amures à babord, ne présentait le cap qu'au N.-N.-E. et N.-E. à cause du calme et de la grosse mer.

Les vaisseaux de la tête et les plus au vent étaient dans la nécessité de faire porter pour amener dans la ligne du plus près ceux les plus sous le vent.

L'ennemi s'approchait sous toutes voiles; il devenait instant de se former pour lui présenter le travers et n'être point battu par la hanche.

Les signaux avaient été faits au *Neptuno* espagnol, chef de file de l'armée, de tenir le vent et de faire de la voile, pour faciliter l'intercallation dans la ligne des vaisseaux qui ne pouvaient pas prendre poste.

A midi 1/4, le combat s'engagea et les vaisseaux de la ligne, ou du moins ceux de la ligne à ma portée, avaient les positions suivantes :

11 vaisseaux étaient en avant du *Bucentaure*; en arrière était le reste de la ligne de bataille à la queue de laquelle se trouvait réunie l'escadre d'observation commandée par le lieutenant-général Gravina.

Le vaisseau *l'Intrépide*, qui avait eu, depuis le départ, liberté de manœuvre à cause de sa mauvaise marche, s'était réuni à l'escadre du général Dumanoir.

Le vaisseau *le Neptuno*, chef de la ligne, faisait de la voile et tenait le vent, conformément à l'ordre qu'il en avait reçu, sous les huniers, la misaine et les perroquets.

Il était suivi par *le Scipion*, *le Rayo*, *l'Intrépide*, *le Formidable*, *le Duguay-Trouin* et *le Mont Blanc*; *l'Asis* était en arrière de son poste; *le San Agustin* était sous le vent ainsi que *le Duguay-Trouin* et *l'Asis; le Héros* était parvenu à se mettre un moment avant l'action sous le beaupré de *la Santisima Trinidad*, et *le Bucentaure* suivait ce dernier vaisseau, beaupré sur poupe.

La distance du *Bucentaure* au *Neptuno* espagnol, n'était pas assez considérable pour que les 10 vaisseaux intermédiaires puissent y trouver leur place; le vent était extrêmement faible, la tête s'éloignait peu et plusieurs vaisseaux restèrent ainsi doublés.

Les mêmes causes produisirent les mêmes effets au corps de bataille, à l'arrière-garde et à l'escadre d'observation.

Le Neptune français, qui devait être le matelot d'arrière du *Bucentaure* ne put pas prendre son poste et fut forcé de rester sous le vent par sa hanche de tribord; *le Leandro* et *le San Justo* étaient aussi sous le vent; ces 3 vaisseaux s'étaient réciproquement gênés par la mollesse du vent, ce qui ne permit pas aux deux premiers, *le Neptune* et *le Leandro* de prendre les eaux du *Bucentaure* selon le poste qui leur était assigné.



Le Redoutable, qui était plus au vent que ces vaisseaux, jugeant l'impossibilité de voir remplir, de manière à défendre convenablement le pavillon amiral, la lacune comprise entre *le Bucentaure* et lui, força de voiles et vint avec assurance mettre son beaupré sur le couronnement du *Bucentaure*.

Le Redoutable n'était suivi de près par aucun vaisseau ; *l'Indomptable* lui restait par la hanche sous le vent, et plus sous le vent encore et un peu de l'arrière était *la Santa Ana*, où le lieutenant-général Alava avait son pavillon ; ce vaisseau était suivi du *Fougueux*, du *Monarca* et du *Pluton*.

L'escadre d'observation se trouvait à la suite de ces vaisseaux, éprouvant dans sa formation la même irrégularité que le reste de l'armée.

Comme je l'ai déjà dit dans mon rapport, l'armée a été attaquée par son centre, les forces de l'ennemi étaient partagées en deux parties égales, les vaisseaux à trois ponts en tête de leurs colonnes ; l'apparence qu'avait leur ordre ne peut guère être défini autrement que par le titre de ligne de convoi, les vaisseaux n'étant pas à des distances égales et régulièrement dans les eaux les uns des autres.

L'armée française a été coupée en arrière du vaisseau *la Santa Ana*, d'abord, par la division de droite, à la tête de laquelle était le vice-amiral Collingwood sur *le Royal Sovereign*, et ensuite entre *le Bucentaure* et *le Redoutable* par le vaisseau de l'amiral Nelson, *le Victory*. *Le Redoutable* a fait les efforts les plus grands pour le faire renoncer à cette manœuvre qu'il n'a pas été en sa puissance d'empêcher, car ayant été abordé par *le Victory*, il n'a pu résister, malgré les preuves les plus éclatantes de valeur et de dévouement, à la supériorité des forces qui l'ont accablé.

Par suite de la réussite de la manœuvre de l'amiral anglais, *le Bucentaure* n'a pas tardé à être enveloppé dans ses hanches, son arrière et son côté de tribord, et réduit à lui seul. Les gaillards étaient déserts et couverts de débris, la mâture abattue et le côté de tribord embarrassé de manière à ne pouvoir faire feu sur l'ennemi qui n'était que de ce côté, le faux-pont plein de blessés, les batteries jonchées de morts ; il a dû succomber sous les forces si supérieures de 4 ou 5 vaisseaux qui le foudroyaient de toutes parts.

Avec quelle peine ne me souviens-je pas de l'amiral Villeneuve se plaignant amèrement d'être épargné au milieu de tant de boulets, de mitraille et d'éclats, ne pouvant être transporté sur un autre vaisseau par les accidents de la mâture et du combat, qui avaient anéanti le canot qui avait été préparé, et rendu inutiles ceux qui restaient à bord ! Combien de fois avant de se décider à subir le malheur de cette journée n'a-t-il pas ordonné de voir s'il pouvait être secouru par quelqu'autre vaisseau pour rendre profitable à la gloire de l'Empereur et à la sienne, la foule de victimes sacrifiées à chaque seconde par les bordées de l'ennemi contre lesquelles nous n'avions plus le bonheur de pouvoir nous défendre d'une manière relative !

C'est à cette époque que j'ai été séparé de notre brave et malheureux amiral, emporté dans le faux-pont par l'effet d'un éclat qui m'a atteint à la jambe droite et renversé. La vivacité du feu du *Bucentaure* et des vaisseaux voisins, la fumée épaisse dans laquelle nous n'avons cessé d'être enveloppés, m'empêche de préciser la manœuvre et l'époque de la reddition de chacun des vaisseaux, ainsi que leur plus ou moins grande défense. Ce combat doit, par la manière dont l'ennemi a attaqué, faire exception aux combats jusqu'ici livrés; c'était une réunion de combats particuliers dans une petite surface; l'amiral l'avait prévu dès le commencement de l'action; le signal du pavillon 5 qu'il fit une demi-heure après que le feu fut ouvert ayant pour expression *que tous les vaisseaux qui, par leur position actuelle, ne combattaient pas, aient à en prendre une qui les amène le plus promptement possible au feu*, prouve qu'il n'avait plus à compter que sur la bravoure et la manœuvre de chacun de ses vaisseaux et que d'elles seules dépendrait le résultat de l'action. Cependant, il dut encore faire un autre et dernier signal, pour ordonner à l'avant-garde de virer de bord, vent arrière à la fois.

Il eut été bien à désirer que la mollesse du vent n'eut pas rendu cette manœuvre si tardive; le centre écrasé par la majeure partie des forces anglaises aurait pu résister, tandis que son accablement prématuré parait avoir entraîné la perte de la bataille.

Le rapport du lieutenant de vaisseau Fournier peut faire suite à celui que j'ai eu l'honneur de vous remettre pour parler de la position des vaisseaux et des événements du combat, après que la reddition du *Bucentaure* a pu permettre d'en juger.

Je vous prie, mon général, de me permettre de rendre hommage à la bravoure et à la manière distinguée dont ont rempli leur devoir les officiers du *Bucentaure*, et de vous citer particulièrement: M. Gaudran, officier de manœuvre, qui fut blessé quelques minutes après moi; M. Daudignon, qui reçut une blessure très grave une demi-heure après être passé au commandement, et M. Fournier, qui prit à la fin le commandement du vaisseau. Je me fais également un devoir de rendre justice à la bravoure et à l'intrépidité de M. Donadieu, aspirant de 2e classe, qui dans le temps que les gaillards étaient déserts et sous un feu terrible, le vaisseau rasé de tous ses mâts, n'ayant plus de pavillon, M. Donadieu, dis-je, s'était amarré l'aigle de l'empire autour du corps.

Les officiers de l'état-major : MM. Beaudran et Renaud, et les aspirants Houssard, Bazoche (qui a été blessé) et Villeneuve-Bargemon, ont rempli leur devoir avec tout le sang-froid, l'activité et l'intelligence les plus louables et les plus dignes d'éloges.

Veuillez agréer, monsieur l'Amiral, l'hommage respectueux des sentiments très distingués d'estime et de haute considération avec lesquels j'ai l'honneur de vous saluer.

PRIGNY.

Parte dado por el Mayor General D. Antonio de Escaño al Príncipe de la Paz (1).

Navío *Príncipe de Asturias* á el ancla en el Placer de Rota á 23 de Octubre.

Excmo. Sr. — Muy señor mío : La situación en que está el Teniente General D. Federico Gravina, de resultas de un balazo á metralla que al fin de la acción de ayer recibió en su brazo izquierdo, no le permite dar á V. E. una noticia de este combate sangriento, y, aunque yo he tenido la fortuna de derramar mi sangre por el honor de las Armas del Rey, nuestro amo, recibiendo otro en la pierna, hallándome sin embargo menos agravado que el bizarro y dignísimo General en Jefe, á quien S. M., por la justa confianza que le merece, había confiado el mando de su Armada, me encuentro en la triste pero necesaria obligación, de desempeñar aquel encargo, poniendo en noticia de V. E. que nuestros esfuerzos y el heroico abandono de nuestros días, no han alcanzado á evitar una pérdida que sería considerable, si no estuviéramos tan firmemente convencidos que nada nos quedó que hacer y por consecuencia se salvó el honor. Yo sé que por el último correo, y con fecha del 18, había dado cuenta á V. E. el General Gravina como el Almirante Villeneuve le había manifestado que estaba resuelto á dar la vela al siguiente día y que deseaba saber si la Armada Española estaba en disposición de verifícarlo ; V. E. no ignora cual fué la contestación del General, reducida á que, lista y pronto su Escuadra, seguiría los movimientos de la Francesa, y que tales eran las reiteradas órdenes que V. E. le tenía communicadas; con este conocimiento, se reconstituyó á su bordo el Almirante Francés, y, seguidamente, puso las señales de suspender las anclas, y meter dentro las embarcaciones menores ; señales que se repitieron inmediatamente en este Navío y que fueron seguidas de las más estrechas y urgentes providencias para que se retirasen los Apostaderos y se embarcasen la tropa de Artillería y gente de mar que con varios destinos teníamos en tierra ; la mañana del 19, dieron la vela algunos buques españoles y franceses en cumplimiento de la señal hecha por el Almirante Villeneuve, y no lo verificamos todos aquel día, por haber rolado el viento al S.-O., pero con viento al E.-S.-E., pudieron ejecutarlo sucesivamente en la mañana del 20.

Apenas se hallaba fuera de la boca de este puerto la Armada combinada, cuando el viento se escaseó hasta el S.-S.-O., tan fuerte y con tan malas apariencias, que una de las primeras señales que salían del navío *Bucentaure,* en que tenía arbolada su insignia el Almirante Villeneuve, fué la de encargar que se navegase con dos rizos tornados á las gavias; esta esca-

(1) *Archivo de la Mayoría General del Departamento de Cádiz.*

seada produjo necesariamente una gran dispersión hasta las dos de la tarde que, felizmente, se llamó el viento al S.-O., y claros y despejados los horizontes, se mandó por señal la formación de cinco columnas y la de unión; una fragata avanzada indicó por señal diez y ocho buques enemigos á la vista, y, en consecuencia de esta advertencia, se navegaba con los zafarranchos hechos y preparados á entrar en combate; á las tres, se viró por redondo á un tiempo y nos pusimos en demanda del Estrecho, conservando la misma formación de cinco columnas en que estábamos antes de este movimiento; al poco tiempo, avistamos cuatro fragatas enemigas, que por orden del Almirante Villeneuve fueron cazadas por las nuestras y en este navío, se mandó al *Achille*, *Algésiras* y *San Juan*, como dependientes de la Escuadra de observación, el que reforzasen los cazadores, con la prevención de que antes del anochecer quedasen reunidos al cuerpo parte de la Armada; á las siete y media de la noche, nos dió un navío francés aviso de que el *Achille* había reconocido diez y ocho navíos enemigos, que estaban en línea de batalla; seguidamente, empezamos á ver, y no á mucha distancia, tarros de luz que no podían salir sino de las fragatas enemigas, que estaban intercaladas entre las dos Armadas; á las nueve, hizo señales al cañón la Escuadra enemiga, y por el intervalo que corrió entre el fogonazo y el ruído, que fué de ocho segundos, distaba dos millas de nosotros; indicamos por señales de faroles al General francés, que era preciso formar la línea de batalla sobre los navíos sotaventeados lo mismo que repitió también al cañón aquel Jefe; y en esta formación, amanecimos el 21 con los enemigos á la vista y en número de 28 navíos, ocho de ellos de tres puentes á barlovento nuestro y en línea de batalla de la mura contraria.

Á las siete de la mañana, arribaron los enemigos, en diferentes columnas, sobre nuestra Escuadra, con dirección al frente y retaguardia, por lo que el Almirante Villeneuve ordenó una virada por redondo á un tiempo, resultando de este movimiento que quedase á retaguardia la Escuadra de observación al mando del General Gravina; á este movimiento, siguió la señal hecha por el Almirante francés de que ciñese el viento el navío de cabeza y la de que todos siguiesen sus aguas, lo que obligó á que arribase la Armada por su alineación; el General Gravina prescribió á su Escuadra las señales más oportunas para que se efectuasen estos movimientos con la prontitud que exigían las circunstancias, y, al aproximarse el enemigo, envergó la de estrechar las distancias y rectificar el orden. A las doce menos ocho de la mañana, un navío inglés de tres puentes con su insignia al tope del trinquete atravesó nuestra línea por el centro sosteniéndole en su ejecución los navíos que venían por sus aguas; todos los demás cabezas de columnas de la Escuadra enemiga practicaron lo mismo, una de ellas dobló nuestra retaguardia, cruzó otra tercera por entre el *Achille* y el *San Ildefonso* y desde este momento la acción se limitó á combates sangrientos particulares á tiro de pistola la mayor parte de ellos, resultando como consecuencia necesaria, algunos abordajes. La ven-

taja que tiene el que ataca bajo un plan premeditado contra el que tiene que mandar por señales las que no se distinguen ó perciben por el humo ocultando al mismo tiempo la verdadera situación de los que pueden operar en contra resto, fué también una de las causas que debían producir aquella parcialidad de ataque entre toda la Armada enemiga y la mitad de la nuestra; no tengo los elementos precisos é indispensables para informar á V. E. por ahora de estas acciones particulares ni puedo tampoco hablar de los movimientos de la vanguardia, que me aseguran viró desde el principio del combate para sostener los cuerpos atacados; lo que sí puedo afirmar á V. E. es que todos los navíos, tanto franceses como españoles, que se batieron á mi vista llenaron completamente sus deberes y que éste, después de cuatro horas de un combate horroroso con tres ó cuatro enemigos con todas sus jarcias cortadas, sin estais, sin poder dar velas, con sus palos atravesados de balas y en una situación tan triste, fué oportunamente socorrido por los navíos *San Justo*, español y *Neptune*, francés, cuya reunión alejó á los enemigos y proporcionó la incorporación al *Rayo*, *Montañés*, *Asis* y *San Leandro* que estaban maltratados con otros navíos franceses que no tenían mejor suerte. Luego que este navío se vió libre de enemigos, se mandó á los incorporados que sostuvieran en la acción á los que se hallaban con desventaja en ella: ya al anochecer, cesado el fuego por todas partes, se previno á la fragata *Thémis* nos remolcase hasta la bahía de Cádiz, en la que no fué posible entrar aquella noche por haberse llamado el viento al Sur Sudoeste fuerte, con aguaceros, que nos obligó á fondear á la una y media en el Placer de Rota con los navíos mencionados y habiéndose llegado á desarbolar de los palos mayor y mesana no obstante las medidas marineras que se habían tomado para su seguridad, como desarboló también el *San Leandro* que estaba fondeado en nuestras inmediaciones.

No puedo menos de cumplir con una obligación que me es bien gustosa, poniendo en noticia de V. E. la noble y generosa emulación con que á competencia se esmeraban en el desempeño de sus respectivos deberes: los Oficiales de Guerra de este navío, los Ayudantes de Mayoría de mi cargo y la tripulación y guarnición de él, tanto de tierra como de marinería, y yo me complazco en tributarles con estos elogios á que se han hecho acreedores por su bizarra conducta durante el combate; en él, hemos tenido 41 muertos, entre éstos, el Alférez de navío D. Luis Pérez del Camino y 107 heridos gravemente, en cuyo número está el Teniente de Voluntarios de la Coruña D. Bernardo Corral y el Brigadier de Guardias marinas D. Alejandro Rua; he sabido que el Capitán de navío D. Francisco Alcedo, Comandante del *Montañés*, fué muerto en la acción, y herido gravemente su segundo, el Capitán de fragata D. Antonio Castaños; otras muchas pérdidas de excelentes Oficiales debe haber hecho sin duda en el Cuerpo General de la Armada, pues varios buques nuestros fueron enteramente desarbolados de sus palos, y esta catástrofe, generalmente viene acompañada de desgracias que son inevitables; cuando tenga

conocimiento de ellas, las elevaré á las noticias de V. E. con la remisión de los estados de averías.

Dios guarde á V. E. muchos años.

Antonio de Escaño.

2° RAPPORTS PARTICULIERS SUR LA BATAILLE DE TRAFALGAR (1)

RAPPORTS FRANÇAIS

3e ESCADRE

Rapport du Contre-Amiral Dumanoir le Pelley (2).

Plymouth, le 25 brumaire an XIV (16 novembre 1805).

Monseigneur,

(3)..... Le 29 vendémiaire an XIV, la terre à l'E.-S.-E., distante de 6 à 8 lieues, le vent à l'Ouest, presque calme, la mer houleuse, l'armée combinée française et espagnole dans un ordre de bataille mal formé; au point du jour, on aperçut l'armée anglaise au vent à 3 lieues 1/2 dans l'Ouest: elle fut signalée par les frégates au nombre de 32 voiles, parmi lesquelles nous distinguâmes 27 vaisseaux dont 7 à trois ponts; elle était sans ordre, se dirigeant du Nord au Sud (fig. 1re).

A 7 heures, l'amiral Villeneuve signala l'ordre de bataille naturel tribord

---

(1) Les rapports particuliers se succèderont dans l'ordre de la ligne de bataille du 15 vendémiaire (voir p. 124).

(2) *Archives de la Marine*, B B4, 236 (copie) et 237 (aut. sig. et copie). Rapport adressé à S. Ex. le Ministre de la Marine et des Colonies.

Les commandants Lavillesgris *(Mont-Blanc)*, Berrenger *(Scipion)*, Le Tellier *(Formidable)*, reconnaissant « que toutes les manœuvres qui ont été faites sont celles décrites dans le présent rapport » en signèrent une copie qui fut également adressée à Decrès. *(Archives de la Marine,* B B4, 235).

(3) Voir le commencement du rapport dans le chapitre des Documents Annexes concernant le combat du 13 brumaire an XIV.

amures; notre armée était à peu près sans ordre, mais dans un peloton assez ramassé et se prolongeant moins que l'escadre anglaise. Le calme et la grosse houle ne permirent pas l'exécution de cet ordre.

A 8 heures 1/4, l'armée ennemie se divisa en deux pelotons: celui du Sud, au nombre de 15 vaisseaux, paraissait porter sur le centre de notre armée, et celui du Nord, au nombre de 12 vaisseaux, sur l'arrière-garde. Aussitôt l'amiral fit signal de virer lof pour lof tout à la fois. La très faible brise rendit ce mouvement très long; l'amiral signala l'ordre de bataille renversé babord amures; à ce nouveau bord, l'armée fut mal formée, 5 vaisseaux seulement de l'avant-garde purent être assez régulièrement en ligne.

A 9 heures 1/2, l'amiral a fait signal aux vaisseaux de tête de serrer le vent (1) et l'a répété à 11 heures 1/4 (2) et a fait quelques signaux d'ordre à des vaisseaux particuliers. A 11 heures 1/2, l'amiral a fait signal à l'arrière-garde de serrer le vent tout à la fois; peu après, ordre de commencer le combat dès que l'ennemi serait à portée.

L'armée combinée contrariée par la houle et une très faible brise se trouvait donc mal formée, quoique très serrée; l'arrière-garde paraissait en peloton, le centre avait peu de vaisseaux dans les eaux les uns des autres et l'avant-garde n'avait que les cinq vaisseaux de tête en ligne.

L'armée ennemie, sur deux colonnes, portait sous toutes voiles bonnettes hautes et basses; le colonne du Sud se dirigeait sur la tête de notre arrière-garde, et celle du Nord, ayant à sa tête trois vaisseaux à trois ponts, se dirigeait sur le centre de notre avant-garde (fig. 2).

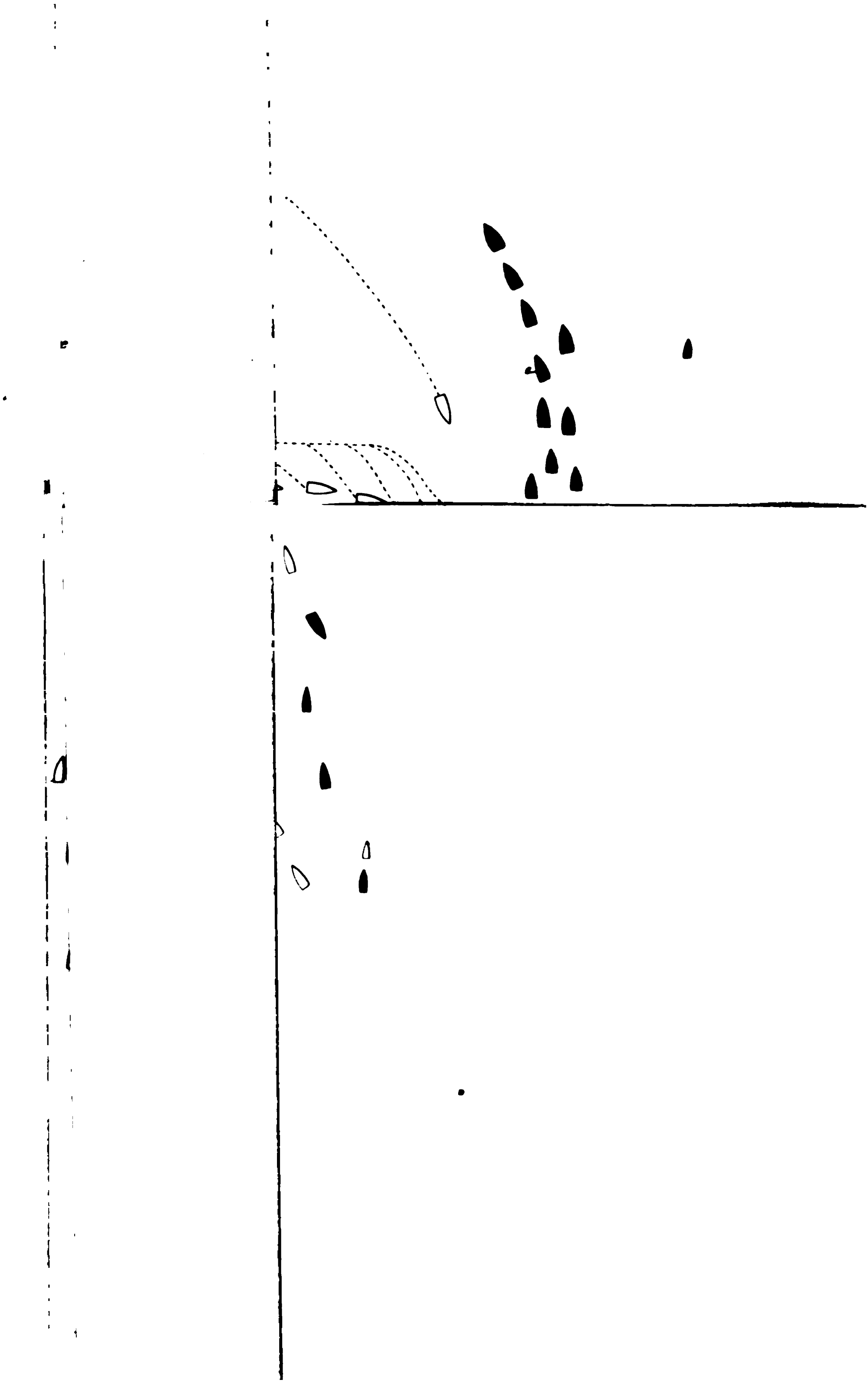
A midi, le feu commença entre notre arrière-garde et la colonne du Sud de l'ennemi, qui coupa notre ligne vers la queue de notre centre. La fumée m'empêcha de juger des événements ultérieurs. A midi 1/4, la colonne ennemie du Nord engagea avec notre avant-garde (que je commandais); une canonnade eut lieu pendant 40 minutes, mais l'ennemi, trouvant probablement notre ligne trop serrée, laissa venir sur tribord et fut couper au centre, en arrière de notre amiral (fig. 3). L'avant-garde n'eut plus à combattre qu'un vaisseau ennemi, qui, venant du Nord, serrait le vent pour rallier son armée.

Voyant le centre et l'arrière-garde de notre armée engagés, et l'avant-garde n'ayant plus d'ennemi à combattre, je fis signal (article 5 des signaux à la voile par un seul pavillon) aux vaisseaux qui n'avaient pas d'ennemi par leur travers de se porter promptement au feu, et je fis frapper en même temps le signal à l'avant-garde de virer de bord lof pour lof tout à la fois (3). Au même instant, l'amiral hissa ce signal que je

(1) *Note marginale au crayon :* Moyen de ne pouvoir former la ligne; mieux valait se régler sur le vaisseau le plus sous le vent.

(2) Ces huit derniers mots n'existent que sur la copie signée des commandants Lavillesgris, Berrenger et Le Tellier.

(3) *Note marginale au crayon :* Preuve ?



m'empressai de répéter et je commençai moi-même, le premier, ce mouvement à l'aide d'un canot à la mer (1). Nous étions à l'avant-garde : *le Formidable, le Duguay-Trouin, le Mont-Blanc, le Scipion, le Neptuno, le Rayo, l'Intrépide, le Héros, le San Francisco de Asis* et *le San Augustin* (2).

L'amiral venait de perdre son grand mât (3), et la trop faible brise s'opposait à la célérité que je voulais mettre à me porter à son secours. Quoique j'eusse toujours à tête de mât le signal à l'avant-garde de virer de bord, je m'aperçus que je n'étais suivi que par trois vaisseaux. J'en fis le signal particulier à chaque vaisseau et continuai à forcer de voiles pour aller dégager l'amiral, et avec l'intention de couper deux vaisseaux de la colonne du Nord de l'ennemi (fig. 4) (4).

Je ne tardai pas à ce nouveau bord d'engager avec la tête de la colonne qui avait coupé notre ligne au centre, et ne voyant *le Formidable* suivi que par *le Duguay-Trouin, le Mont-Blanc* et *le Scipion*, je répétai le signal particulier à chaque vaisseau de l'avant-garde de virer de bord; *le Neptuno* seul se rangea au vent, les autres laissèrent arriver. L'amiral fut alors démâté de tous mâts ; il me restait l'espoir de le prendre à la remorque et d'essayer de le retirer du feu (5). J'eus alors à combattre de près tous les vaisseaux ennemis de la colonne qui avait coupé notre centre, et les deux vaisseaux que j'avais l'intention de couper parvinrent à me passer de l'avant à portée de pistolet et m'endommagèrent cruellement; pour comble de malheur, je trouvai *le Bucentaure* amariné (fig. 5).

Ceux des vaisseaux alliés qui étaient restés au centre étaient rendus (6), les autres avaient laissé porter et étaient beaucoup sous le vent ayant des ennemis à leur poursuite. L'arrière-garde, dont la fumée m'avait empêché de bien distinguer la position, était en partie rendue; mais, quelques vaisseaux combattant encore, je portai dessus dans l'espoir de les dégager, en continuant à combattre les vaisseaux ennemis qui restaient sur le champ de bataille, et, à peine j'avais doublé le dernier vaisseau du centre (*la Santa Ana*), que ceux de l'arrière-garde étaient amenés. Je n'en donnai pas moins l'ordre au capitaine du *Formidable* de laisser arriver, mais il vint m'observer qu'absolument toutes ses manœuvres et la plupart de ses haubans étaient coupés, et qu'il ne pouvait changer d'amures sans la certitude de perdre sa mâture.

Alors plus que jamais, je sentis combien la non-exécution de virer de

---

(1) *Note marginale au crayon :* Pas d'heure.

(2) La copie signée des trois commandants porte *le San Agustin* avant *l'Asis*.

(3) *Note marginale au crayon :* Voir à quelle heure.

(4) *Note marginale au crayon :* Pour aller au secours de l'Amiral, il ne fallait pas s'élever tant au vent.

(5) *Note marginale au crayon :* Comment pouvoir combattre les vaisseaux ennemis qui avaient coupé la ligne lorsque les nôtres les masquaient ?

(6) *Note marginale au crayon :* Pas d'heure.

bord par les cinq vaisseaux de l'avant-garde, qui avaient laissé arriver, serait fatale à nos armes (1). Si j'eusse eu avec moi dix vaisseaux, quelque désespérée que fût notre position, je pouvais me porter sur le champ de bataille, y combattre à outrance les ennemis dont trois étaient démâtés, et il m'était réservé peut-être de rendre cette journée glorieuse pour l'armée combinée. Mais, par la suite de cette non-exécution, je restais avec 4 vaisseaux (*le Neptuno*, très loin dans nos eaux par suite de l'indécision qu'il avait mise dans sa manœuvre) déjà très avariés, séparé du restant de notre armée par la masse des ennemis, dont onze m'empêchaient de rallier la partie de l'avant-garde qui portait grand largue, et six, non compris les trois démâtés en partie, qui m'attendaient à l'arrière-garde, et le restant intermédiaire entre moi et le corps de notre armée ralliée à l'amiral Gravina, qui était à plus de deux lieues sous le vent, portant sur Cadix. Treize vaisseaux étaient rendus et *l'Achille* était en feu (fig. 6).

Arriver dans ce moment sur l'ennemi, eût été un coup de désespoir qui n'eut servi qu'à augmenter le nombre de nos pertes (2), et ajouter à l'avantage de l'ennemi, auquel, par le délabrement de ma division, je n'aurais pu causer de grands dommages; il était donc de mon devoir, dans cette cruelle position, de chercher à réparer ma division dans l'espoir de chances plus favorables le lendemain (3).

Je tins le vent sans forcer de voiles pour attendre *le Neptuno*, et continuai à combattre les vaisseaux ennemis de l'arrière-garde, dont un particulièrement (à trois ponts), abordé avec deux vaisseaux, acheva de nous endommager (4), principalement *le Formidable*. Pendant ce temps, les vaisseaux ennemis de l'arrière-garde serrèrent le vent pour s'élever et me rapprocher. *Le Neptuno*, qui s'était laissé arriérer, combattait les vaisseaux que j'avais engagés; quatre ayant viré, il fut démâté et se rendit.

Ces vaisseaux continuèrent à porter sur moi, tandis que ceux de l'arrière-garde forçaient de voiles en serrant le vent, ainsi que la division qui avait poursuivi le restant de notre armée, qui, dans ce moment, était à 3 lieues sous le vent, portant sur Cadix.

L'Achille était en feu et avait auprès de lui deux petits bâtiments sauvant son équipage (fig. 7).

Il ne me restait donc que le parti de tenir le vent avec *le Formidable*, *le Mont-Blanc*, *le Duguay-Trouin* et *le Scipion*, et de porter au Sud avec des vents d'Ouest et O.-S.-O.; ce que je fis.

---

(1) *Note marginale au crayon :* Ceux qui avaient arrivé après avoir viré lof pour lof purent combattre effectivement et même quelques-uns se couvrirent de gloire (Infernet).

(2) *Note marginale au crayon :* On arrive toujours et succombe glorieusement.

(3) *Note marginale au crayon :* Quelle raison ! ! Le lendemain tous les nôtres avaient été amarinés et les ennemis réparés.

(4) *Note marginale au crayon :* Un vaisseau à trois ponts ennemi, abordé par deux français et par conséquent fort occupé, trouve encore moyen de délabrer quatre vaisseaux à la fois et surtout un de nos beaux 80 !

Il était alors 5 heures 1/2, et peu de temps après, *l'Achille* sauta en l'air. J'avais combattu de près sur ce bord avec quatre vaisseaux contre treize vaisseaux ennemis, dont 4 à trois ponts. *Le Formidable* avait eu 65 hommes tués ou blessés, sa mâture extrêmement endommagée et n'en devant la conservation qu'à la belle mer, toutes ses manœuvres et la majeure partie de ses haubans coupés, ses voiles entièrement criblées ; il faisait en outre quatre pieds d'eau à l'heure par des boulets reçus au-dessous de la flottaison. Les autres vaisseaux étaient à peu près dans le même état. Toute la nuit fut employée à réparer les avaries autant que possible, et je maintins la division au vent pour être prêt à recommencer le combat le lendemain, si les chances se trouvaient favorables; mais, au point du jour, n'apercevant que les ennemis sur le champ de bataille, et l'escadre alliée n'étant plus en vue, je pris la bordée de l'Ouest, les vents du Sud m'ayant empêché de donner dans le détroit, vers lequel, au crépuscule, on apercevait des voiles, et où je savais d'ailleurs que devait être une division de cinq vaisseaux, dont deux à trois ponts, sous les ordres d'un contre-amiral.

C'est alors que je connus plus particulièrement l'état de ma division; les quatre vaisseaux furent obligés de changer : mâts de hune, vergues, voiles hautes et basses. *Le Duguay-Trouin* avait sa grande vergue cassée et manqua perdre son beaupré avarié par les boulets. Il en fut de même du mât de misaine du *Formidable*, que l'on ne parvint à sauver qu'en courant vent arrière pendant une heure. Ce même vaisseau fit, dès ce jour, jusqu'à cinq et six pieds d'eau à l'heure, et le coup de vent se décidant, l'eau augmenta jusqu'à sept pieds. Toutes les pompes étant insuffisantes pour franchir, je fus obligé, pour l'empêcher de couler, de jeter à la mer sa batterie des gaillards et deux canons de la batterie de 24, hors de service. Je me soutenais dans cette position cruelle par l'espoir de rencontrer la division du contre-amiral Allemand, que je savais devoir être dans ces parages; réuni à lui, j'eusse eu les moyens d'intercepter les ennemis à leur retour en Angleterre et les chances avantageuses qui se présentaient pouvaient nous venger amplement de la malheureuse journée du 29 vendémiaire ; mais un tel bonheur ne m'était pas réservé. Ayant doublé le 7 brumaire (29 octobre) le cap Saint-Vincent, je poussai ma bordée aussi au large que le vent variable du S.-O. au Ouest pouvait le permettre, ayant bien soin de visiter tous les bâtiments neutres que je rencontrais; mais aucun ne put me donner des nouvelles de la division française... (1).

---

(1) Voir la suite au chapitre des Documents Annexes concernant le combat du 13 Brumaire an XIV.

LE SCIPION

Rapport ou Extrait du Journal du vaisseau de Sa Majesté le Scipion, *commandé par le capitaine de vaisseau Berrenger* (1).

Le 28 vendémiaire (20 octobre), à 6 h. 30 du matin, l'amiral fit le signal à l'armée d'appareiller. A 10 heures, elle était sous voiles, excepté quelques vaisseaux espagnols qui étaient encore sur rade. A 11 h. 15, le vent au S.-S.-O. par rafale et pluie, le signal fut fait à l'armée d'avoir tous les ris pris. A 1 h. 10, l'ordre de marche a été signalé sur trois colonnes. A 2 h. 30, le vent ayant calmé, ordre de n'avoir qu'un ris aux huniers. A 3 h. 30, le vent a varié du O. au O.-N.-O.; signal à l'armée de virer de bord tous à la fois. A 4 h. 5, ordre de se former sur trois colonnes, et ordre à la 2e escadre de se placer à la gauche de la 1re; manœuvré pour prendre mon poste derrière le vaisseau *le Formidable*, *le Rayo* n'étant pas encore rallié à l'armée. A 5 h. 40 du soir, signal de branle-bas et de se préparer au combat. A 6 h. 30, le général Dumanoir me dit que son intention était de se tenir par le travers du vaisseau amiral, et qu'il me donnait l'ordre de le suivre. A 8 h. 30 du soir, signal à l'armée de former la ligne de bataille sans avoir égard au poste, en se formant sur le vaisseau le plus sous le vent; je ne pus exécuter cet ordre d'après celui que j'avais reçu du général. A 9 h. 30, ordre à l'armée de forcer de voiles. A 11 heures, je pris une position intermédiaire entre *le Bucentaure* et *le Formidable*, me tenant toujours à portée de la voix de ce dernier. Tous les vaisseaux manœuvraient pour former la ligne de bataille. A 1 heure, voyant que *le Formidable* ne manœuvrait pas pour y prendre poste (ma santé ne me permettant pas d'être sur le pont), je donnai l'ordre à M. Jacon (lieutenant en pied du vaisseau) de prendre poste dans la ligne. Au moment où il exécutait, le général Dumanoir me réitéra l'ordre de rester dans ses eaux et de le suivre lorsque lui-même y prendrait poste, ce que j'ai exécuté; un instant après, il prit poste sur l'avant du vaisseau amiral *le Bucentaure* et moi sur l'avant à lui. Le calme et la grosse mer ne permirent pas l'exécution de cet ordre; la ligne fut mal formée.

L'armée ennemie au vent à nous faisait continuellement des signaux avec des feux bleus, brûlait des amorces et lançait des fusées.

Au point du jour, j'aperçus l'armée anglaise; elle était au vent, à trois lieues dans l'Ouest. Elle fut signalée par les frégates au nombre de

---

(1) *Archives de la Marine*, B B4, 237.

Document réclamé par Decrès, le 27 septembre 1809, sur la demande des membres du conseil d'Enquête chargé de connaître de la conduite du C. A. Dumanoir dans la bataille de Trafalgar; adressé au Ministre, le 3 octobre 1809.

32 voiles parmi lesquelles je distinguai 27 vaisseaux dont 7 à trois ponts. Elle était sans ordre, formée sur deux pelotons qui s'étendaient du N. au S.. A 6 h. 30 du matin, nous avons formé la ligne de bataille dans l'ordre naturel, les amures à tribord; elle fut mal formée. L'armée d'observation se trouvait un peu sur l'avant et au vent de notre ligne. A 7 h. 15, ordre de serrer la ligne et de se tenir à une encâblure de son matelot d'avant. Le vent variant du O. au O.-N.-O. presque calme.

A 8 h. 15, l'armée ennemie a laissé arriver sur nous, conservant l'ordre des deux pelotons; celui du Nord se dirigeait sur le centre de notre ligne et celui du Sud sur l'arrière-garde. Aussitôt, l'amiral fit le signal à l'armée de virer lof pour lof tous à la fois et de former l'ordre de bataille renversé, les amures à babord; la faible brise rendit ce mouvement un peu long et la ligne fut mal formée. A 8 h. 40, l'ordre fut signalé au vaisseau de tête de forcer de voiles. A 9 h. 50, le vaisseau *l'Intrépide* me héla et me dit qu'il avait l'ordre de prendre poste derrière le vaisseau *le Neptuno* espagnol. Je laissai arriver un peu pour le faciliter dans sa manœuvre (ce vaisseau étant mauvais voilier). A 10 heures, le général Dumanoir me fit le signal de serrer le vent et de reprendre mon poste, et, dix minutes après, le capitaine du vaisseau *l'Intrépide* me prévint qu'il prendrait poste derrière moi, conformément à l'ordre qu'il venait de recevoir du général. A 10 h. 30, ordre au vaisseau de tête de serrer le vent, et ordre à tous les vaisseaux de le suivre par un mouvement successif. A 11 h. 40, ordre de commencer le combat dès que l'on serait à portée. Dans ce moment, l'escadre d'observation était encore sans ordre, manœuvrait pour se placer à l'arrière-garde où elle s'est mise en double ligne, et le centre était toujours en panne et y resta jusqu'à ce que le combat s'engagea.

Le 29, à midi, la terre à l'E.-S.-E., distance de 8 à 9 lieues, le vent du O.-S.-O. au O. presque calme, une grosse lame venant du travers, l'armée en ligne de bataille babord amures, mal formée quoique très serrée, l'arrière-garde paraissait en peloton et le centre avait peu de vaisseaux dans les eaux des uns des autres, et l'avant-garde n'avait que les cinq vaisseaux de tête en ligne.

L'armée ennemie donc était au vent à nous au nombre de 27 vaisseaux dont 7 à trois ponts, 3 frégates et 2 bâtiments légers, formée sur deux pelotons faisant route sur nous sous toutes voiles, bonnettes hautes et basses. La colonne du Sud se dirigeait sur la queue de notre ligne, ayant quatre vaisseaux à trois ponts, paraissait plus forte que l'autre, qui se portait sur le centre de l'avant-garde, où il n'y avait que trois vaisseaux à trois ponts.

A midi 15, l'amiral fit le signal à l'arrière-garde de tenir le vent tous à la fois; 10 minutes après, le feu commença entre l'arrière-garde de notre armée et la colonne du Sud de l'ennemi; en même temps, l'armée a arboré le pavillon de poupe. A midi 35, *le Formidable* a commencé son feu, et moi un instant après, sur un des vaisseaux à trois ponts de tête de la colonne

du Nord qui se dirigeait sur le centre de notre avant-garde. Une canonnade eut lieu environ 25 à 30 minutes. La fumée m'empêcha de juger des événement ultérieurs ; je reçus plusieurs boulets à bord qui passèrent dans le corps du vaisseau. L'ennemi laissa venir sur tribord, et fut couper notre ligne au centre en arrière de l'amiral (il était à peu près 1 h. 1/4); dès ce moment, l'avant-garde n'eut plus à combattre qu'un vaisseau ennemi venant du Nord qui passa à demi-portée de canon ; il serrait le vent pour rejoindre son armée. A 2 heures, tous les vaisseaux ennemis étaient en partie réunis sur le centre de notre ligne, particulièrement tous les vaisseaux à trois ponts. A 2 h. 30, le vaisseau *le Bucentaure* était démâté de son grand mât et de celui d'artimon ; il hissa le pavillon 5 au mât de misaine qui peu de temps après a aussi tombé. Je répétai ce signal et hissai le pavillon d'intelligence. Voyant que le vaisseau *le Neptuno* (espagnol), chef de file, ne revirait pas, j'essayai à virer vent devant ; le vent étant très faible et la mer très grosse, le vaisseau manqua son évolution. Il m'était impossible de virer vent arrière, à moins que plusieurs vaisseaux tels que *l'Intrépide*, qui se trouvait mon serre-file, et *le San Agustin*, qui se trouvait sous le vent, n'eussent reviré, sans courir les risques de les aborder. La ligne étant engorgée, je fis mettre un canot à la mer pour faciliter ma manœuvre. Au même instant, le général Dumanoir fit le signal à l'avant-garde de virer lof pour lof tous à la fois et en même temps l'exécution. J'envoyai mon canot en avant pour faciliter l'évolution du vaisseau qui gouvernait à peine. Nous étions dix vaisseaux à l'avant-garde ; *le Neptuno*, espagnol, chef de file, *le Scipion, l'Intrépide, Formidable, Duguay-Trouin, Mont-Blanc, Rayo, Héros, San Francisco de Asis* et *San Agustin*. Quatre seulement exécutèrent cet ordre, et les autres laissèrent arriver vent arrière pour rallier plusieurs bâtiments de l'armée combinée qui se trouvaient sous le vent hors de portée de canon. *L'Intrépide* n'ayant pas exécuté cet ordre, je pris sa place derrière *le Formidable* qui, à 3 h. 30, fit signal au *Duguay-Trouin* de prendre poste derrière lui. Je me plaçai dans ses eaux, *le Mont-Blanc* derrière moi et *le Neptuno* espagnol derrière lui. Ce vaisseau, ayant mis beaucoup d'indécision dans sa manœuvre s'était laissé arriérer, se trouvait à plus de trois cents toises de son matelot d'avant ; manœuvré pour doubler au vent la colonne, qui avait coupé notre ligne au centre, composée de neuf vaisseaux dont quatre à trois ponts que nous avons combattus à demi-portée de canon ; deux vaisseaux ennemis de la colonne du Nord qui n'avaient pas encore donné que nous avons combattus à portée de la mousqueterie. A ce nouveau bord, nous avons passé proche *le Bucentaure, la Santisima Trinidad* et *la Santa Ana* en les doublant au vent ; ils étaient démâtés de tous leurs mâts, ne combattant plus, étaient probablement au pouvoir de l'ennemi ainsi que le vaisseau *le Fougueux* qui se trouvait abordé avec un vaisseau à trois ponts ennemi. A 4 h. 15, le feu s'est manifesté à bord d'un vaisseau démâté de tous ses mâts ; il me restait au S.-E. (ce vaisseau m'a paru être *l'Achille*); un instant après l'explosion a eu lieu ; plusieurs

canots des corvettes anglaises qui se trouvaient à portée de lui ont été envoyés pour sauver son équipage qui se jetait à la mer de toutes parts.

A 5 h. 15, nous avons cessé le feu et le général Dumanoir nous fit le signal d'imiter sa manœuvre; il serra le vent; nous n'étions plus que quatre vaisseaux : *Le Formidable, Mont-Blanc, Scipion, Duguay-Trouin.* Dans ce moment, j'ai remarqué que douze voiles de l'armée combinée faisaient route sur Cadix dont *le Príncipe de Asturias* était de ce nombre. Dans la position où nous nous trouvions alors séparés par la masse des ennemis, l'amiral Gravina se trouvait dans ce moment à plus de deux lieues sous le vent, il nous était impossible de le rallier.

Durant l'action, le vaisseau *le Scipion* a eu 36 hommes hors de combat, tant que tués et blessés. Le mât d'artimon a été percé par son milieu de deux boulets, et un boulet dans le grand mât de hune au-dessous du chouque; la vergue du grand hunier coupée aux trois quarts, les jotereaux du grand mât et la grande vergue endommagés; beaucoup d'avaries dans le gréement; la majeure partie des haubans et des étais coupés, la plus grande partie des voiles criblées par les boulets et hors de service; beaucoup de boulets à la flottaison; la guibre avariée, ce qui me donnait des craintes pour la rupture du beaupré et de la mâture en général, n'en devant la conservation qu'à la faible brise.

La nuit a été employée à travailler aux réparations du gréement et à soutenir la mâture. Sur les 11 heures, le vent ayant passé au S.-O., la division prit les amures à babord. Au jour, *le Mont-Blanc* signala 26 voiles ennemies dans l'E.-N.-E.; un instant après, elles furent aperçues du bord dans le N.-E. et le cap Spartel me restait au S.-E. corrigé, distance de 7 à 8 lieues. Continué de gouverner au près du vent, les amures à babord toute la journée.

La position dans laquelle je me trouvais malade depuis longtemps m'avait tellement affaibli que j'étais obligé d'être soutenu par des hommes sur le pont, ce qui me mettait dans l'impossibité de ne pouvoir observer exactement les mouvements des deux armées.

Le Capitaine de vaisseau,
BERRENGER.

NOTA. — 14 hommes tués dans le combat ;
3 morts de leurs blessures peu de temps après ;
19 blessés, la plus grande partie grièvement.

L'OBSERVATEUR

Le lieutenant de vaisseau Croizé, commandant la corvette de S. M. I. l'Observateur, à Cadix, à S. Ex. Monseigneur le Ministre de la Marine et des Colonies, à Paris (1).

Cadix, le 28 vendémiaire an XIV (20 octobre), 7 h. soir.

Monseigneur,

J'ai l'honneur de vous prévenir que l'armée combinée française et espagnole est sortie de Cadix, le 28 au matin.

Le 26 au soir, à 5 heures, les vents étant au S.-E., petit frais, le général a fait le signal de désaffourcher et d'être prêt à mettre sous voile. Au jour, fait le signal d'appareiller sans autre signal ; le vent était alors au S.-E., très petit frais; huit vaisseaux français et deux frégates seulement ont pu sortir. Le lendemain 28, du même, à 6 heures du matin, les vents étant au S. et S.-S.-O., joli frais, le général a fait le signal à toute l'armée d'appareiller sans autre signal, et à 8 heures, ils étaient tous hors de la baie de Cadix. Un seul vaisseau espagnol (*le Rayo*) a eu beaucoup de peine à mettre sous voile; il s'est enfin décidé à appareiller, et à 10 heures, a rejoint l'armée. Le temps à grains et beaucoup de pluie. A midi, perdu l'armée de vue dans la brume; à 2 heures, le temps s'étant éclairci, on a aperçu l'armée en bon ordre, faisant route au plus près, babord amure, courant au S.-S.-E.. Les vigies ont signalé, à 3 heures du soir, une escadre anglaise à vue paraissant s'éloigner de l'armée française.

Voilà à peu près, Monseigneur, l'appareillage de l'armée combinée.

J'ai l'honneur de vous annoncer que le général Villeneuve m'a donné l'ordre de rester au mouillage et de ne point suivre l'armée et a fait prendre tous les matelots qui existaient à bord du brick, avec ordre de me réarmer des matelots sortant des hôpitaux. Je me suis de suite concerté avec M. Le Roy, commissaire des relations commerciales, pour éviter les désertions des matelots et soldats qui seront en état de sortir des hôpitaux.

Je prendrais les meilleurs matelots, et ceux que je ne pourrais pas garder à bord du brick, je les déposerais dans un ponton mouillé à cet effet près du brick, pour être à même de les surveiller, jusqu'à ce que vous me donniez des ordres d'en agir autrement.

Le brick a pour trois mois de vivres, il est en état d'entreprendre une campagne.

Croyez, Monseigneur, que je ferai tout ce qui dépendra de moi pour le bien du service.

---

(1) *Archives de la Marine*, BB4, 237.

Je suis en attendant vos ordres pour savoir de quelle manière vous voudrez faire rejoindre l'excédent des équipages qui sont ici.

Je vous ferai passer par le prochain courrier l'état de situation du brick, tant pour la solde que pour le matériel.

Recevez, Monseigneur, l'assurance du respect avec lequel j'ai l'honneur d'être votre très humble et très obéissant serviteur.

CROIZÉ.

LA CORNÉLIE

Rapport des 28, 29, 30 vendémiaire et 1er Brumaire an XIV (20, 21, 22 et 23 octobre) (1).

A bord de *la Cornélie*, en rade de Cadix, le 3 brumaire an XIV.

Le 28, au jour, une partie de l'armée était appareillée d'après le signal fait la veille. Dans la matinée, le reste de l'armée a mis à la voile, le temps étant mauvais et par grains. A midi, l'escadre avait les huniers au bas ris; peu de temps après, les vents ont passé à l'O. et au N.-O., l'armée a augmenté de voiles et a fait route dans le S.-O. et S.-S.-O. A l'entrée de la nuit, elle était assez bien ralliée; j'ai pris mon poste au vent de l'escadre, à 9 h. 1/2. J'ai aperçu plusieurs feux au vent, ce qui m'a fait présumer que l'ennemi restait dans cette partie. A 10 heures, le général a signalé la ligne de bataille tribord amures sans avoir égard au poste; ma position au vent me permettant de voir les feux de l'ennemi, mais l'obscurité ne m'a pas permis d'en reconnaître le nombre. A 11 h. 1/2, l'armée combinée formant la ligne de bataille sur les vaisseaux les plus sous le vent, l'ennemi me serrant en faisant porter en dépendant sur elle, j'ai fait porter aussi et ai pris mon poste à très petite distance sous le vent de l'avant-garde de notre armée. Jusqu'au jour, l'ennemi a fait différents signaux qui pouvaient facilement se reconnaître à la couleur des feux; au jour, notre ligne de bataille était mal formée, le vent presque calme variant au N.-O. à l'O., la mer houleuse, l'armée ennemie restant au vent dans le N.-O..

Le 29, à 6 h. 15 du matin, ordre de former l'ordre de bataille naturel, les amures à tribord; les vaisseaux ont manœuvré pour exécuter cet ordre, la brise toujours très faible du N.-O.; l'ennemi au vent faisant porter sur l'armée en deux colonnes; à 8 h. 5, le général a fait signal de virer vent arrière et de se tenir à une encâblure les uns des autres.

J'ai aussitôt manœuvré pour prendre mon poste par le travers du *Formidable* et j'y étais rendu à 8 h. 1/2; le général a ensuite ordonné aux vaisseaux de tête de tenir le vent; il a fait le même signal au *San Agus-*

(1) *Archives de la Marine*, BB4, 237.

tin et a donné ordre au *Scipion* de forcer de voiles; à 11 h. 1/4, il a fait signal de tirer sur l'ennemi dès que l'on serait à portée; à 11 h. 1/2, signal au *Rayo* de serrer la ligne; vers midi, le feu a commencé au centre, l'armée continuant d'arriver sur nous sur deux colonnes. A midi 1/4, la ligne a été coupée derrière le vaisseau *la Santa Ana*, le feu extrêmement vif et bien soutenu; à midi 3/4, il a commencé à l'avant-garde, un moment après l'action était générale, l'ennemi nous serrant au feu; deux vaisseaux anglais dont un trois-ponts ont été démâtés par le travers de *la Santa Ana;* au même instant, j'ai signalé à l'amiral que plusieurs vaisseaux de l'avant-garde ne combattaient pas n'ayant pas d'ennemis par leurs travers, les vaisseaux qui les avaient attaqués ayant viré de bord pour se porter sur le centre; un quart d'heure après, le vaisseau amiral ayant démâté, *le Formidable* a ordonné aux vaisseaux de tête de virer lof pour lof. Ayant vu *le Bucentaure* démâté, j'ai viré de bord pour aller lui donner la remorque le voyant couvert par *la Santísima Trinidad*, qui combattait plusieurs vaisseaux qui l'entouraient; peu de temps après, ce dernier vaisseau a démâté de tous mâts, et l'ennemi ayant coupé notre ligne en différents endroits, je me suis trouvé par le travers du *Royal Sovereign*, vaisseau ennemi à trois ponts, portant pavillon de vice-amiral au mât de misaine, qui m'a empêché de passer; la brise n'étant pas assez forte pour me permettre de prolonger une bordée qui put m'élever au vent, j'ai reviré de bord et ai serré la ligne le plus possible pour dégager le vaisseau *l'Intrépide* entouré par 5 vaisseaux, n'étant soutenu que par un vaisseau espagnol qui a amené peu de temps après. J'ai donc encore viré de bord pour me porter sur ce vaisseau étant couvert par *le Rayo* et *le San Francisco de Asis*; mais ces deux derniers ayant fait porter et pris sur l'autre bord m'ont laissé à portée des trois vaisseaux ennemis qui restaient sous le vent de *l'Intrépide*, lequel, après deux heures de combat et démâté de tous mâts, a cessé son feu. J'ai de plus observé que des vaisseaux ennemis tiraient en poupe du *Rayo* et du *San Francisco de Asis*, qui ne m'ont pas paru avoir des avaries majeures; un moment avant, *le Bucentaure* avait cessé le feu et était au milieu des vaisseaux ennemis. Un vaisseau français, que je crois être *le Pluton* ou *le Neptune*, a fait le signal d'imiter sa manœuvre et a de suite serré le vent pour aller de nouveau engager le feu avec l'ennemi; l'un des dits l'a suivi, mais différents vaisseaux espagnols et un français restant sous le vent n'ont fait aucun mouvement pour répondre à ce signal et ont au contraire continué d'arriver; les deux vaisseaux français voyant qu'aucun autre ne voulait les seconder se sont vus forcés d'arriver, apercevant le reste de l'armée se rallier sous le vent et courant toujours vent arrière. Je me suis enfin décidé à faire porter, les débris de l'armée se dirigeant sur Cadix.

Le 30, à une heure du matin, divers vaisseaux ont mouillé devant Rota; n'ayant aperçu la veille aucun pavillon de commandement et n'ayant reçu aucun ordre, j'ai cru devoir rester sous voiles pour éclairer l'armée et prêter secours aux bâtiments démâtés qui étaient susceptibles de venir

à la côte, les vents venant du large et assez frais, la nuit obscure et la mer grosse.

Au jour, ayant aperçu le reste de l'armée mouillée devant Cadix et ne recevant toujours pas d'ordre, le vent grand frais de la partie du Sud, j'ai continué de louvoyer devant la baie, ainsi que deux autres frégates, lesquelles ont mouillé peu de temps après, le temps à grains et pluvieux. Ayant sur les onze heures fait accoster un bateau pêcheur, et m'étant pourvu d'un pilote, j'ai pensé qu'il était convenable, malgré le mauvais temps, que je restasse sous voiles, tant pour continuer d'éclairer les débris de l'armée qu'espérant aussi trouver quelques vaisseaux dématés, le vent toujours grand frais, la mer très grosse; navigué sous petite voilure et couru divers bords pendant le jour; la nuit, le temps à grains, le vent au S.-S.-O..

Le 1[er] brumaire, au jour, la brise faible, la mer houleuse, ayant 29 bâtiments en vue dont 14 dématés remorqués par les autres, continué de gouverner à l'Est, les bâtiments en vue gouvernant au S.-E.. A 10 h. 30 du matin, me trouvant à même de faire apercevoir mes signaux aux vaisseaux mouillés devant Rota, j'ai signalé que les ennemis fuyaient en désordre et ai tiré divers coups de canon; un vaisseau anglais, dans ce moment, a largué un vaisseau espagnol qu'il tenait à la remorque; la plupart des vaisseaux et frégates mouillés devant Rota ayant appareillé, j'ai de nouveau fait le signal que les ennemis fuyaient en désordre et je l'ai appuyé de plusieurs bordées; le vaisseau *le Neptune* a répété ce signal. Un moment après, ayant viré de bord et gouvernant sur un autre vaisseau anglais qui tenait *la Santa Ana* à la remorque, le dit vaisseau se voyant chassé l'a de suite larguée; *le Pluton*, portant la cornette, a fait signal à *la Thémis* de donner la remorque à *la Santa Ana*, l'autre vaisseau espagnol l'ayant reçue d'une frégate. D'après l'ordre donné à *la Thémis* qui était au vent à moi, j'ai laissé porter sur un troisième vaisseau anglais qui remorquait aussi un autre vaisseau, lequel, ayant laissé arriver, m'a mis un peu sous le vent; *le Pluton* ayant fait signal de ralliement, je l'ai exécuté et suis rentré en rade de Cadix où j'ai mouillé. Dans la nuit, très mauvais temps; me trouvant mouillé dans un endroit peu sûr, j'en suis appareillé y laissant une ancre et un câble, et suis venu mouiller plus en dedans.

Quant au rapport des événements survenus le 29 vendémiaire, j'ai omis de dire que j'ai perdu de vue *le Formidable* à 3 h. 30; après avoir engagé une action avec deux vaisseaux anglais, il a paru faire un feu très vif et continuant toujours de serrer le vent; les forces anglaises m'ont paru consister en 29 vaisseaux dont 9 à trois ponts et 3 frégates.

Certifié conforme à mon journal.

MARTINENQ,
Capitaine de vaisseau.

NOTA. — Il m'a aussi paru que deux vaisseaux étaient venus renforcer l'ennemi à la fin du combat.

LE DUGUAY-TROUIN

Rapport de M. C.-C. Rigodit, enseigne de vaisseau, embarqué sur le vaisseau le Duguay-Trouin (1).

Brest, 6 octobre 1809.

Monseigneur,

Embarqué sur un des vaisseaux de Sa Majesté, faisant partie de l'avant-garde de l'armée combinée au combat de Trafalgar, vous avez pensé que je devais garder le souvenir des événements de cette journée. Quel Français, en effet, pourrait le perdre, et quel marin désireux d'apprendre ce métier dans lequel l'expérience est si nécessaire pourrait laisser échapper l'occasion de s'instruire en observant attentivement les mouvements de deux des plus fortes armées qui aient jamais combattu sur mer? Cependant, dépouillé de mes journaux perdus au combat du 13 brumaire, il me serait difficile d'assigner l'instant précis où les signaux ont été faits et celui de leur exécution. Je prie donc Votre Excellence, d'avoir de mon rapport, sous ce point de vue, une juste défiance, garantissant d'ailleurs les faits principaux, faits que je ne me permettrais pas d'avancer s'ils pouvaient faire naître en moi seulement un doute.

Le 28 vendémiaire an XIV (20 octobre), à 6 h. 1/2, les vents variant de la partie du S.-O., l'armée combinée appareilla de la rade de Cadix; la matinée fut employée à attendre les vaisseaux qui sortaient et à exécuter diverses manœuvres. Vers 8 h. 1/2, elle prit les amures à tribord, formée sur trois colonnes et fit route au Sud. A 9 heures, on eut connaissance de l'armée anglaise au vent. Aussitôt, le général ordonna de former la ligne de bataille sur le même bord, sans avoir égard aux postes; mais cette manœuvre d'une si facile exécution de jour ne s'effectua qu'imparfaitement alors, et le 29 au matin, seulement, chaque vaisseau prit poste suivant la position où il se trouvait.

L'armée combinée formait alors une courbe dont elle présentait la convexité à l'ennemi et dont la courbure augmentait en approchant de la tête de la ligne. L'escadre anglaise très concentrée n'affectait aucun ordre et communiquait avec son amiral par ses embarcations.

Vers 9 heures, l'armée ennemie se divisa en deux pelotons gouvernant à l'Est, dont un, celui du Sud, semblait menacer notre centre, et celui du Nord, notre arrière-garde. Alors l'amiral français fit signal de virer lof pour lof tous à la fois, et, quelque temps après, l'armée se trouva établie dans l'ordre renversé, formant une ligne très irrégulière en raison de la

---

(1) *Archives de la Marine*, B B4, 237. Rapport aut. sig.
Rédigé conformément à la demande de Decrès (27 septembre 1809). Voir note (1), p. 154.

faiblesse du vent et de la houle qui empêchaient plusieurs vaisseaux de conserver leur poste.

Ainsi rangée, l'armée combinée tenant le vent babord amures, attendit l'ennemi se dirigeant sur le centre et l'arrière-garde de notre ligne, toutes voiles dehors et les bonnettes tribord et babord.

L'avant-garde essuya le premier feu de la colonne du Nord vers midi, et après quelques bordées échangées à une assez grande distance avec les vaisseaux qui la composaient, nous nous trouvâmes hors de portée, continuant notre route vers le Nord, tandis que celle de l'ennemi tenait un peu du Sud. A midi 1/2, notre ligne fut coupée sur les deux points menacés et les ennemis l'élongèrent par dessous le vent, prenant les mêmes amures que nous. A 2 heures, *le Bucentaure* dégréé et démâté de plusieurs mâts, ainsi que les vaisseaux du centre qui avaient soutenu le feu de toute la colonne ennemie, *le Bucentaure*, dis-je, fit signal à l'avant-garde que ses vaisseaux ne combattaient pas parce qu'ils n'avaient pas d'ennemis par leur travers. Alors *le Formidable* signala à ce corps d'armée de virer lof pour lof tous à la fois et de tenir le vent, les amures à tribord. Ce signal adressé à 10 vaisseaux qui n'étaient pas engagés ne fut exécuté que par *le Formidable, le Duguay-Trouin, le Mont-Blanc* et *le Scipion*; les autres (peut-être croyant mieux faire en se réunissant aux vaisseaux du centre et de l'arrière-garde qui paraissaient vouloir se former sous le vent de l'armée anglaise) n'obéirent point au signal qui leur en fut fait, même en particulier. Alors nous combattîmes à contre-bord et à demi-portée de canon la colonne ennemie du Nord, et, après l'avoir dépassée, nous nous trouvâmes, vers 3 heures, par le travers du *Bucentaure* et de *la Santisima Trinidad* qui, depuis quelque temps déjà, avaient, de même que plusieurs vaisseaux du centre, amené leur pavillon.

Peu après, et continuant notre bordée vers le Sud et le S.-E., nous engageâmes avec différents vaisseaux isolés, dont un à trois ponts était abordé avec *le Redoutable* et *le Fougueux* qui étaient rendus. Arrivés enfin à l'arrière-garde, nous la trouvâmes dispersée; plusieurs vaisseaux (entre autres *l'Algésiras* et *l'Achille*) avaient amené, et celui-ci même était en feu; ceux qui n'avaient pas succombé forçaient de voiles pour gagner Cadix.

Alors nous eûmes connaissance de six vaisseaux ennemis qui tenaient le vent à contre-bord de nous; le général Dumanoir ne jugeant pas à propos d'engager avec eux ni d'entreprendre de passer sur leur avant en venant à l'E.-N.-E., fit signal de serrer le vent et d'imiter sa manœuvre. Cet ordre exécuté par les quatre vaisseaux nommés plus haut, termina le combat vers 5 h. 1/2 du soir, en nous éloignant du champ de bataille. Ayant viré de bord pendant la nuit, le lendemain matin 30, nous eûmes connaissance de 28 voiles sous le vent.

Dans cette journée, ayant perdu de vue l'armée anglaise, on s'occupa de la réparation des avaries majeures, que la prudence avait obligé de suspendre jusque là; *le Scipion* changea sa vergue de grand hunier, et un autre (*le Mont-Blanc,* je crois), changea son petit mât de hune; tous les

vaisseaux remplacèrent leurs voiles criblées de trous de boulets par les voiles de rechange et firent à leur gréement les réparations que les moyens pouvaient permettre.

Le Duguay-Trouin (plus heureux que les autres, cette fois) n'eut pas d'avaries très fortes et, excepté sa voilure, avait tout réparé à mesure; il eut, dans cette affaire, 35 hommes hors de combat. *Le Formidable* accusa des avaries plus considérables, telles que celle de son mât de misaine et dit avoir perdu en tués ou blessés plus de 60 hommes. Les dommages des deux autres vaisseaux parurent de peu plus grands que ceux du *Duguay-Trouin*, et, d'après leur rapport, la perte en hommes fut à peu près égale à la nôtre, ce que les circonstances du combat, les mêmes pour tous, rendent d'ailleurs très probable.

Voilà, Monseigneur, les détails que me fournit ma mémoire et dont Votre Excellence voudra bien, j'espère, apprécier l'impartialité, à défaut d'autre mérite. Il n'a pas tenu à moi d'apporter une exactitude plus rigoureuse dans le récit d'événements passés depuis quatre ans, lorsque aucun journal n'a pu m'en retracer le souvenir.

Votre Excellence ne m'ayant rien demandé sur le combat du 13 brumaire de la même année, j'ai cru devoir garder le silence à cet égard, quoique les circonstances bien moins variées par le nombre des objets qu'à Trafalgar, m'aient permis de recueillir plus de faits relatifs, notamment pour le vaisseau *le Duguay-Trouin*, dont la conduite dans cette journée impartialement exposée et appréciée, abstraction faite du succès, méritait, je crois, de fixer votre attention.

Je saisis cette occasion pour rappeler à Votre Excellence, que, depuis cette fatale époque, je languis dans un état d'inutilité d'autant plus désespérant que, les titres que j'acquis alors à l'avancement paraissent totalement oubliés et qu'il ne m'est plus permis d'en obtenir de nouveaux.

J'ai l'honneur d'être, etc.

C.-C. Rigodit.

1re ESCADRE

LE HÉROS

Rapport du lieutenant de vaisseau Conor, commandant provisoire du vaisseau le Héros (1).

A bord du vaisseau *le Héros*, en rade de Cadix, le 2 brumaire an XIV (24 octobre).

Du 26 au 27 vendémiaire an XIV (18 au 19 octobre).

Dans l'après-midi, beau temps, petit frais de vent de la partie du S.-E. et parfois presque calme. A 4 h. 1/2, le général a appelé à bord tous les

(1) *Archives de la Marine*, BB4, 237. Rapport aut. sig.

officiers et gens de l'équipage ; à la même heure, il a aussi appelé les aides-majors de la 2ᵉ et 3ᵉ escadre. A 5 heures, il a appelé à l'ordre tous les bâtiments de l'armée, et l'ordre de désaffourcher et embarquer les chaloupes ; nous avons de suite travaillé à exécuter ces ordres en virant et levant notre ancre de babord, embarqué la chaloupe et viré jusqu'à trente brasses sur le câble de tribord.

Dans la nuit, même vent, presque calme, fait toutes les dispositions pour l'appareillage. A 11 heures, le général a fait le signal de virer à pic, ce que nous avons exécuté de suite. Au jour, beau temps, petite brise du Sud variable au S.-S.-E. presque calme. A 5 h. 3/4, le général a fait le signal, appuyé d'un coup de canon, d'appareiller sans autre signal ; de suite, viré sur notre ancre, mais ne pouvant abattre par le peu de vent qui soufflait, nous avons envoyé deux canots de l'avant, et à 6 h. 1/2 nous étions orientés, mis l'ancre au capon et traversé ; nous avions toujours deux canots de l'avant et avons embarqué le grand.

Les vaisseaux *l'Algésiras*, *l'Achille*, *l'Argonaute* français, *le Neptune* français, *le Duguay-Trouin*, *le Bahama* et quelques frégates ont aussi appareillé. Dans la matinée, calme, et ne manœuvrant qu'à l'aide de nos canots pour tâcher de nous mettre en dehors des passes. A 10 heures, la brise a un peu fraîchi de la partie du S.-S.-O. variable au S.-O.; différentes manœuvres jusqu'à midi.

Du 27 au 28 vendémiaire an XIV (19 au 20 octobre).

Joli frais de la partie du S.-S.-O. variable au S.-O.; beau temps, la mer belle, louvoyant pour nous élever. A 1 heure, nous étions en dehors des passes, ainsi que les vaisseaux et frégates qui avaient appareillé comme nous. A 4 heures, *l'Algésiras* a signalé aux vaisseaux sous voiles de former une ligne de bataille par rang de vitesse. A 5 h. 1/2, faire branle-bas et se préparer au combat, et à la même heure qu'il prévenait qu'il manœuvrerait pendant la nuit sans signaux. A 6 heures, l'ordre de bataille était formé, les vaisseaux sous les huniers et perroquets.

Dans la nuit, joli frais, manœuvrant pour nous tenir en ligne et découvrir le vaisseau *l'Algésiras*.

Au jour, temps couvert et à grains, ventant bon frais du S.-O. (1). A 6 heures, vu et signalé 18 voiles dans le Sud (2), plus une frégate chassant une voile que nous avons aperçue à la même heure et reconnue pour un trois-mâts américain cinglant au plus près babord amures, sous toutes voiles, lequel tôt après a été visité par la frégate. A 7 h. 1/2, demandé la permission au général de tirer à boulet sur les bâtiments aperçus, ce qui nous a été accordé. A 8 heures, laissé arriver de 4/4 et tiré quelques coups de canon sur la frégate qui avait mis un canot à la mer. Peu après

---

(1) *Note marginale* : Cinglant au plus près babord amures.

(2) NOTA. — Ces voiles étaient à toute vue et courant la bordée du O..

elle l'a embarqué, s'apercevant que les boulets l'approchaient et a mis toutes voiles et courant comme nous babord amures. Le temps couvert et par grains, le vent au S.-O. bon frais et par rafales, la mer grossissant; la frégate anglaise ayant abandonné le bâtiment américain, nous l'avons joint, et en même temps le général Magon nous a donné l'ordre de le visiter et à 9 heures celui de le lui conduire. A 10 heures, il a fait le signal qu'il rendait la manœuvre indépendante; nous avons mis en panne et un canot à la mer et envoyé un officier (M. Le Marant) à bord du bâtiment pour le conduire au général. Nous avions, en même temps, connaissance de l'armée qui sortait de Cadix et qui faisait route pour nous rallier, laquelle nous ayant joints à 11 h. 1/2, l'amiral fit le signal: chasser toute l'armée sans observer d'ordre au S.-O.-1/4 S.. Nous avons viré plusieurs fois de bord, soit vent d'avant et vent arrière selon l'ordre du commandant et pris deux ris à chaque hunier. Il a tombé beaucoup de pluie et presque continuelle jusqu'à midi.

Du 28 au 29 vendémiaire an XIV (20 au 21 octobre).

Dans l'après-midi, temps nuageux et pluvieux, ventant bon frais de la partie du S.-E., la mer grosse, nous tenant à petite distance autant que possible et du général et du bâtiment américain. A midi 1/4, l'amiral a signalé que si la brume gagne et devient épaisse, il continuera la même route, et que si les vents refusent, il tiendra le plus près babord amures; que dans l'un et l'autre cas, il réglera sa voilure de manière à ne faire que 3 nœuds, s'il est possible. A 1 h. 1/4, il a signalé l'ordre de marche sur trois colonnes au plus près du vent, tribord ou babord amures, ordre naturel (tribord amures).

A 4 heures, l'officier qui était à bord de l'américain a fait son retour à bord et d'après l'ordre verbal du général qui nous a été communiqué par un brick de l'armée, nous avons envoyé à bord du bâtiment arrêté un aspirant (M. Gravouille) et huit hommes pour le conduire à Cadix à l'adresse de M. Le Roy, commissaire général des relations commerciales de l'Empire; à la même heure, l'amiral a signalé que, dans quelqu'ordre que marche l'armée, ordre à la 2e escadre de se placer à la gauche de la 1re, étant alors sous les huniers, la misaine et les perroquets, courant largue tribord amures. A 5 heures, notre commandant a hélé au commandant américain de ne faire route pour sa destination qu'à la nuit; embarqué le petit canot; à 5 h 3/4, l'amiral a fait le signal de branle-bas et se préparer au combat; tôt après, nous avons largué les ris.

Dans la nuit, beau temps, petit frais du S. au S.-S.-O., cinglant au plus près tribord amures, l'armée sans ordre. A 8 heures 1/2, l'amiral a mis un feu, attention avant un signal. A 9 heures, ordre de se ranger en bataille par rang de vitesse; nous avons de suite manœuvré pour exécuter cet ordre. A 9 heures 1/2, *le Bucentaure* a mis en panne; comme le vaisseau *la Santisima Trinidad* s'était laissé beaucoup arriérer, notre commandant se décida à le doubler et approchâmes le vaisseau amiral de très près;

il nous fut hélé par lui en demandant le nom de notre vaisseau et lui a été répondu que c'était *le Héros;* il nous observa que nous n'étions pas à notre poste, mais sur ce que le capitaine Poulain lui dit que la *Santísima Trinidad* s'était laissé culer, il s'était décidé à le doubler et à venir se placer près du vaisseau amiral, il nous fut alors ordonné de rester près de lui et à petite distance jusqu'à nouvel ordre. *Le Bucentaure* lança pendant la nuit, de temps à autre, des fusées et il lui était répondu aussi par des fusées, par notre bossoir de babord, à grande distance; je présume que c'était l'escadre d'observation. De 10 heures à minuit, nous eûmes connaissance que l'ennemi était au vent à nous par les fusées qu'il lançait et les amorces qu'il brûlait; de temps à autre l'amiral mettait en panne et faisait servir; nous imitions sa manœuvre; la nuit obscure, nous nous sommes maintenus jusqu'au jour au poste qui nous a été désigné par l'amiral. Au jour, le vent a passé au O. et O.-N.-O. petit frais, le temps couvert. A 6 heures, nous avons eu parfaite connaissance de l'armée ennemie qui était au vent à nous courant vent arrière, bonnettes hautes et basses; l'armée était alors sans ordre. A la même heure, l'amiral fit signal de se ranger en bataille, ordre naturel, les amures à tribord, et à toutes les frégates d'aller reconnaître l'ennemi qui courait sur nous; nous avons en conséquence manœuvré pour laisser prendre poste à *la* S^{ma} *Trinidad* entre *le Bucentaure* et nous. A 7 heures 1/2, l'amiral a fait le signal à l'armée de se tenir à une encâblure les uns des autres.

Dans la matinée, temps nuageux, l'horizon chargé sur tous les points, petit frais du O. à O.-N.-O.. A 8 heures 1/2, l'amiral a signalé : « L'armée de la République étant en bataille ou sur une ligne quelconque, l'ennemi en pelotons, ordre à tous les vaisseaux de virer vent arrière tous à la fois. »

A 8 heures 35, signal d'exécution : à la même heure, exécuté cet ordre le plus promptement possible et mis sous les huniers et les perroquets, faisant des lans sur les deux bords pour laisser aux vaisseaux de tête la facilité de passer de l'avant et nous former selon l'intention du général; nous avons continué cette manœuvre jusqu'à midi, et, à cette heure, nous étions en avant de *la* S^{ma} *Trinidad* et par son bossoir de babord à très petite distance; il fut crié cinq fois : « Vive l'Empereur ! » à bord du *Héros*, et autant de : « Vive le Roi ! » à bord de *la* S^{ma} *Trinidad;* l'avant-garde se formait lentement en ordre de bataille; beaucoup de vaisseaux se trouvaient sous le vent; le centre était assez bien formé ainsi que l'arrière-garde (1).

---

(1) *Note marginale :* 9 heures 1/2, ordre au vaisseau de tête d'augmenter de voiles; 9 heures 35, même ordre au *Neptuno*, vaisseau de tête; 10 heures, serrer le vent au *San Agustín;* 10 heures 1/2, ordre au vaisseau de tête de serrer le vent, babord amures, et ordre aux autres vaisseaux de le suivre par un mouvement successif; 10 heures 3/4, ordre à l'escadre d'observation de rectifier l'ordre actuel.

Du 29 au 30 vendémiaire an XIV (21 au 22 octobre).

Le temps nébuleux, ventant très petit frais du O.-S.-O. variable au O.-N.-O., la mer un peu houleuse, l'armée combinée manœuvrant toujours pour se former en bataille babord amures sur l'ordre renversé.

L'armée anglaise (26 vaisseaux, parmi lesquels huit à 3 ponts) qui se trouvait au vent à nous, laissait porter depuis 6 heures du matin. Elle était divisée en deux pelotons (un, en portant entre l'avant-garde et le centre, de 12 vaisseaux, et l'autre, sur l'arrière du centre, de 14), tous ayant les bonnettes hautes et basses (1).

Dès midi, le signal de commencer le feu avait été fait; il commença pour nous à midi 3/4, et pour l'arrière du centre à midi 20.

Deux vaisseaux à trois ponts vinrent en larguant sur nous, nous canonner (ils appartenaient au peloton avant); on leur riposta avec vivacité. Ces deux vaisseaux prirent lentement tribord amures, tandis que les autres vaisseaux du même peloton, se conservant à nos mêmes amures (babord), menaçaient notre avant-garde. Le vaisseau *le Héros* était sous les huniers, la misaine et les perroquets tenant de très près par son arrière le vaisseau *la Sma Trinidad*, son matelot d'arrière, le masquant même quelquefois à l'ennemi.

A 1 h. 10, un de ces deux vaisseaux à trois ponts, dont nous avons déjà parlé, nous battait par la (2) du vent. A 1 h. 1/4, il coupa la ligne derrière nous, tandis que l'autre la coupait en arrière de *la Sma Trinidad*, en tenant tous les deux les amures à tribord; ce fut dans ce moment que les dix autres vaisseaux du même peloton avant prirent aussi tribord amures pour se réunir et renforcer le peloton d'arrière qui avait attaqué notre centre en coupant sur divers points.

Plusieurs bordées nous furent envoyées dans la poupe; ce fut dans une d'elles que notre commandant (M. Poulain) fut tué; il était alors 1 h. 20. De suite, l'officier de manœuvre (M. Simian) fit prévenir M. Conor, premier lieutenant, qui de suite se transporta de l'arrière sur la dunette et prit le commandement du vaisseau, et ordonna, par un aspirant, aux officiers de se porter aux postes que leur ancienneté leur donnait par ce malheureux événement. Huit vaisseaux sur notre avant restèrent donc sans prendre part au combat; l'amiral s'en aperçut et fit à 2 heures le signal qui exprime : « Plusieurs vaisseaux de l'avant-garde de l'armée sont trop avancés et ne combattent pas parce qu'ils n'ont plus d'ennemis par leurs travers ». Ce signal ne pouvait concerner le vaisseau *le Héros* parce qu'il combattait de très près deux vaisseaux ennemis, un par son travers au vent, l'autre par la hanche de tribord, et qu'il avait combattu successivement les autres vaisseaux du peloton avant.

---

(1) *Note marginale :* Midi 35, faire tenir le vent tous à la fois à l'escadre qui est à l'arrière-garde.

(2) *Note marginale au crayon*: on suppose : « la hanche. »

L'avant-garde ne bougea pas, ce qui obligea l'amiral à lui faire le signal de virer lof pour lof tous à la fois. A 2 heures ou 2 h. 1/4, l'avant-garde exécuta l'ordre ; nous imitâmes sa manœuvre parce qu'elle nous rapprochait du centre de l'action ; la difficulté de venir sur tribord, tant par rapport aux avaries majeures que nous avions dans le gréement et la voilure que par rapport aux vaisseaux *le Rayo*, *l'Asis* et *le San Agustín* que nous ne pouvions manquer d'aborder étant à tribord de nous en peloton, nous mit dans la nécessité de continuer sous les mêmes amures babord jusqu'à 2 h. 35. Ces vingt minutes de repos furent employées à réparer partie des avaries dans notre gréement. A 2 h. 35, étant venus sur tribord, notre feu recommença avec un vaisseau à trois ponts et successivement avec d'autres jusqu'à 4 h. 1/4.

Dès 2 h. 1/2, le vaisseau amiral, *le Bucentaure*, était démâté de son grand mât et celui d'artimon ; il le fut tôt après de celui de misaine ; nous voyions aussi à l'arrière-garde quelques vaisseaux démâtés, mais sans pouvoir les distinguer.

A 3 heures, le contre-amiral Cisneros, montant le vaisseau *la S^{ma} Trinidad, ordonna aux vaisseaux qui ne combattaient pas de prendre une position qui les reporte le plus promptement possible au feu.*

Le vaisseau *la S^{ma} Trinidad* fut démâté de tous mâts à 3 h. 1/2, et nous eûmes connaissance en même temps qu'un vaisseau un peu sous le vent de l'arrière et aussi démâté avait le feu dans sa partie de l'avant, et il sauta à 5 h. 3/4.

Depuis 3 h. 1/2, nous n'apercevions aucun des généraux de l'armée combinée. Enfin, à 4 h. 1/2, nous aperçûmes distinctement le vaisseau de l'amiral Gravina un peu sous le vent ; il avait le signal de ralliement général et absolu. Peu après, nous reconnûmes aussi le vaisseau *le Pluton*, venant de dessous le vent et courant babord amures au plus près ; ce vaisseau étant commandé par un des plus anciens capitaines de l'armée, nous prîmes comme lui babord amures pour le rallier ; étant rapprochés de lui, il nous indiqua sa manœuvre, B. A., en nous ordonnant de le suivre, ce que nous exécutâmes en prenant le plus près babord et le relevant dans nos eaux.

Peu après, le vaisseau *le Pluton* arriva pour obéir vraisemblablement au signal de ralliement général et absolu que conservait toujours l'amiral Gravina et répété par une frégate ; nous imitâmes la manœuvre du *Pluton*, conforme à celle des vaisseaux *l'Argonaute*, *l'Indomptable* et *le Neptune*.

A 4 h. 3/4, la frégate *la Thémis* fut appelée à poupe de l'amiral Gravina. La frégate *la Cornélie* nous prévint dans la soirée que *la Thémis* remorquait *le Principe de Asturias* et que la route était dirigée au Nord, le vent au S.-S.-O. petit frais.

A 5 heures, l'amiral Gravina ordonna d'imiter sa manœuvre, etc. Il faisait route au Nord ainsi que les vaisseaux ci-dessus, cinq vaisseaux espagnols et quatre frégates françaises, que nous continuâmes pendant la

nuit; nous relevions le feu Saint-Sébastien au N.-N.-E.. Enfin, à 4 heures, l'ayant relevé à l'E., nous mîmes en panne; les autres vaisseaux avaient toujours fait route. Au jour, nous eûmes connaissance qu'ils étaient à l'ancre en dehors des passes; nous fîmes servir à 6 heures, faisant route pour le même mouillage, et à 8 heures, nous laissâmes tomber l'ancre de babord par brasses, fond de sable et vase dur et filé 80 brasses de câble. Il nous est venu un pilote espagnol, le temps couvert et par grains, le vent de la partie du S.-S.-O. au Sud, joli frais. A 10 heures, le vent ayant beaucoup augmenté, filé jusqu'à 110 brasses, et de temps à autre rafraichir à la bitte, le temps devenait toujours plus mauvais, le vent grand frais du Sud au S.-S.-O. et par rafales. A midi, le câble de babord cassa et de suite on mouilla l'ancre de tribord et on fila 80 brasses de câble: on releva au même instant la Tour de Saint-Sébastien au O.-1/4 N.-O. du compas.

Du 30 vendémiaire au 1er brumaire (22 au 23 octobre).

L'ancre de veille était disposée à mouiller, mais son jas était traversé par un boulet, un cercle cassé et deux chevilles repoussées. A 1 h. 1/4, on mouilla cette ancre et nous eûmes la douleur de voir le jas se casser en deux; malgré celà l'ancre tint bon. A 1 h. 1/2, le câble de tribord cassa aussi, et celui de l'ancre de veille travaillait de temps à autre; le vent soufflait avec force de la même partie, la mer très grosse. Nous allions en dérive; nous signalâmes à 3 h. 1/2 que le vaisseau ne tenait plus sur ses câbles; le vaisseau *le Pluton* nous répondit par le pavillon d'aperçu. A 4 h. 1/2, nous trouvant affalés sur la côte de Rota, le pilote espagnol que nous avions à bord m'exposa le danger que nous courions et qu'il était urgent de mettre à la voile. J'avais le matin fait prendre tous les ris aux huniers et perroquet de fougue, fait dégarnir les vergues de perroquets et caler les mâts; nous mîmes donc à la voile sous le petit foc en abattant sur babord, et, lorsque nous fûmes venus au vent, nous bordâmes le petit hunier et forçâmes de voiles autant que le temps pouvait nous le permettre. A 5 heures, nous étions sous les huniers, la misaine, la grande voile, le petit foc et l'artimon; tôt après, nous mîmes la grande voile d'étai, cinglant au plus près du vent babord amures, cherchant à doubler la pointe de Rota sur laquelle nous étions très affalés. A 6 h. 1/2, ventant tourmente de vent, très forte pluie, la mer très grosse; dans une forte rafale, cargué et serré la grande voile; à la même heure, le maître calfat vint me prévenir qu'il venait de découvrir une voie d'eau occasionnée par un boulet dans la virure au-dessus de la flottaison, laquelle nous donnait de 10 à 12 pouces d'eau à l'heure; le dit maître calfat, aidé du maître charpentier, s'occupèrent à y remédier et je fis gréer deux pompes; notre gouvernail fort avarié.

A 7 heures, le vent ayant un peu diminué, mais la mer toujours très grosse, nous fûmes obligés de couper la remorque de notre petit canot que nous avions mis à la mer le matin et qui s'était rempli en appareillant.

Dans la nuit, grand frais de vent de la partie du S.-S.-O. variable à O., le temps par grains mêlé de pluie, éclairant sur tous les points, naviguant sous la misaine, les trois huniers, tous les ris pris, le petit foc et l'artimon. A 11 h. 1/2, viré lof pour lof et pris les amures à tribord, augmenté et diminué de voiles selon la force du vent qui variait du O.-S.-O. au O. et O.-N.-O.. A 4 heures du matin, la voie d'eau ayant été masquée en dedans, on a cessé de pomper.

Au jour, temps couvert et par grains, les vents variant du O.-N.-O. au N.-O., eu connaissance dans le Sud d'un vaisseau démâté de tous mâts, n'ayant qu'un mâtereau d'avant, et à l'ancre ; de suite, guindé les mâts de perroquets et gréé les vergues de perroquets et mis sous toutes voiles possibles, faisant route pour aller reconnaître ce vaisseau. Le vent ayant molli tout à coup et contrarié alors par le calme et le flot, de suite nous avons viré lof pour lof et pris les amures à babord, courant la bordée du Nord pour nous élever. A 7 h. 1/4, dans un fort grain de la partie du O.-N.-O. mêlé de pluie, repris les amures à tribord en virant vent d'avant. A 7 h. 25, le vent a tombé presque calme et le flot nous jetant sous le vent, fait route pour la rade de Cadix. Je fis mettre nos deux canots à la mer pour nous faciliter dans le cas que nous en eussions besoin.

Dans la matinée, presque calme, petite fraicheur de la partie du O., le temps couvert, la mer houleuse, gouvernant à l'E. et E.-S.-E.. A 9 1/4, *le Pluton* nous a signalé d'aller reconnaître un bâtiment dans le O.-S.-O. ; nous étions alors assez près des passes de Cadix et j'eus connaissance d'un bâtiment démâté de tous mâts, échoué en dedans de la Tour de Saint-Sébastien et que je reconnus pour *le Bucentaure*. J'envoyai de suite un canot avec un officier (M. Le Marant), pour lui porter secours. A 9 h. 1/2, nous trouvant près du *Neptune* français (1), le commandant de ce vaisseau héla celui du *Héros* et demanda si nous savions quel était le vaisseau mouillé dans le O.-S.-O., et si nous avions vu le signal que nous avait fait *le Pluton*. Je lui répondis que j'avais vu le signal, mais qu'il m'était impossible de l'exécuter vu le peu de vent et le flot, et avais cru que le bâtiment que m'indiquait *le Pluton* était *le Bucentaure* et que j'y avais envoyé un canot avec un officier.

Le vaisseau gouvernait à peine et je fis mettre le grand canot et fis abattre le vaisseau sur babord. Je compris que le vaisseau qui m'était signalé d'aller reconnaître était celui démâté mouillé au large, et à 10 h. 1/2, la brise ayant fraîchi de la partie du S. et S.-S.-O., je fis mettre toutes voiles dehors en faisant route à O. ; tous les vaisseaux français et espagnols ainsi que les frégates qui étaient à l'ancre (hors ceux démâtés) appareillèrent et firent route comme nous à l'Ouest (2) pour aller recon-

(1) *Note marginale :* Il était à l'ancre.

(2) *Note marginale : l'Indomptable* a resté à l'ancre ; on avait déposé à son bord tous les blessés du *Bucentaure*.

naître l'ennemi qui était dans l'O. et O.-N.-O. de nous au nombre de plusieurs vaisseaux et frégates dont partie avait des bâtiments démâtés à la remorque. A 10 h. 3/4, *le Pluton* fit le signal à *l'Indomptable* d'appareiller sans autre signal ; nous naviguions alors sans ordre, les amures à babord et nous étions en tête de la division. A 10 h. 50, nous reconnûmes le vaisseau démâté pour *le Neptuno* espagnol et de suite le signal fut fait par *le Pluton* à *la Thémis* de lui donner la remorque. A 11 heures, quelques bâtiments n'étant pas encore sous voiles, *le Pluton* fit le signal d'appareiller sans autre signal et au *Neptuno* celui de manœuvre indépendante pour se réparer, la brise fraîchissait et la mer était houleuse.

Du 1er au 2 brumaire (23 au 24 octobre).

Temps couvert et par grains, bon frais de vent de la partie du S.-S.-O., cinglant au plus près babord amures sous toutes voiles. A 2 heures, la frégate *la Thémis* a donné la remorque au vaisseau *le Neptuno* espagnol; à la même heure, reconnu le vaisseau *la Santa Ana* aussi démâté de tous mâts, qu'une frégate anglaise remorquait; nous avons aussi eu connaissance d'un bâtiment démâté de tous mâts, échoué dans le S.-S.-O. de la Tour de Saint-Sébastien. A 2 h. 1/4, la frégate anglaise qui donnait la remorque au vaisseau *la Santa Ana* s'apercevant que nous continuions la bordée du large, largua sa remorque en faisant feu des deux bords. A 1 h. 1/4, le vaisseau *le Pluton* avait fait le signal au *Rhin* de donner la remorque à un vaisseau désemparé, les deux vaisseaux *la Santa Ana* et *le Neptuno* espagnol étant à la remorque de nos deux frégates. Le vaisseau *le Pluton* fit, à 3 h. 1/4, le signal de ralliement général et absolu ; à la même heure, il vira vent d'avant et prit les amures à tribord ; nous imitâmes sa manœuvre, ainsi que les autres vaisseaux et frégates. Nous signalâmes au *Pluton*, à 4 heures, l'avarie de notre gouvernail (1) et que le vaisseau n'avait plus d'ancres ; il nous fit le signal de liberté de manœuvre. Il nous restait deux ancres à jet sur chacune desquelles je fis étalinguer un grelin, en attendant qu'on puisse mettre la chaloupe à la mer et pouvoir mettre l'ancre de miséricorde. En mouillage, à 5 h. 1/4, nous trouvant en dedans des passes, nous mouillâmes nos deux ancres à jet par huit brasses, fond de sable et vase, et filâmes cent brasses sur chacun des grelins.

Relèvement du mouillage, la Tour Saint-Sébastien au O.-1/4 S.-O.. A 7 heures, la frégate *l'Hermione* nous passant à poupe me fit la proposition d'envoyer prendre à son bord une ancre et un câble. J'envoyai de suite la chaloupe, que je venais de faire mettre à la mer, à bord de cette frégate, remorquée par les deux canots du vaisseau ; il ventait grand frais du S. et S.-S.-O., la mer forte et la nuit très obscure, tombant beaucoup de

(1) *Note marginale :* il a la mèche traversée par un boulet ; le safran de tribord aussi traversé et une rose de l'étambot cassée par un boulet ; il a d'autres avaries dont on n'a point encore connaissance.

pluie ; on a de suite aussi travaillé à mettre l'ancre de miséricorde sur le pont pour y ajuster son jas, le vent fraichissait toujours. A 9 h. 30, le grelin de tribord a cassé ; on travaillait avec force à mettre en état de mouiller l'ancre de la cale. A 10 h. 30, la chaloupe arriva à bord avec l'ancre et le câble, mais il fut de toute impossibilité de prendre le bout à bord ; cette chaloupe remplissant le long du bord, malgré toutes les précautions prises à ce sujet, un canot coula le long du bord, et quatre hommes qui étaient restés dans la chaloupe s'apercevant que le vaisseau chassait sur son ancre à jet, se décidèrent à jeter à la mer et filer le câble qui était étalingué sur l'ancre jusqu'au bout qu'ils amarrèrent sur l'avant de la chaloupe; ils mouillèrent aussi l'ancre. Nous chassions toujours sur notre grelin. A 11 h. 30, l'ancre de miséricorde étant étalinguée, elle fut mouillée par sept brasses et filé cent brasses de câble. A 1 h. 1/2, nous trouvant, à cause du jusant, abordés par *le Pluton* qui nous cassa notre bossoir de tribord, nous avons filé dix brasses de câble pour nous effacer de lui. A 3 heures, le temps s'est un peu éclairci et le vent a aussi diminué. Au jour, assez beau temps, bon frais de la partie du O. au O.-N.-O., la mer houleuse, avons eu connaissance de deux vaisseaux à la côte du Nord et échoués, que nous avons reconnus pour *le Neptuno* espagnol et *le San Francisco de Asis*. A 8 heures, le temps est devenu couvert et pluvieux, le vent variant du S.-S.-O. au S.-O. ; le vaisseau *l'Argonaute* était très près de la côte de Rota et qui tirait de temps à autre des coups de canon d'assistance ; *l'Indomptable* était aussi mouillé très près du danger *le Diamant*, mais le temps était si mauvais que partie des embarcations qui ont voulu sortir pour leur porter des secours se sont perdues corps et biens; le temps s'est un peu éclairci à midi et le vent a un peu calmé.

Le lieutenant de vaisseau commandant provisoire,

CONOR.

LE FURET

Rapport de M. Demay, lieutenant de vaisseau, commandant le brick le Furet (1).

A bord du brick *le Furet*, le 5 brumaire an XIV (27 octobre).

Le 26 (18 octobre), à 5 heures du soir, le vent au O. petit frais, le général a appelé à l'ordre tous les bâtiments de l'armée ; à la même heure, fait le signal de désaffourcher et d'embarquer les chaloupes.

Le 27 (19 oct.), à 6 heures du matin, le vent au N.-E. petit frais ; à la même heure, le général a fait le signal à toute l'armée d'appareiller sans

(1) *Archives de la Marine*, B B⁴, 237.

autres signaux. Le vent ayant calmé, il n'a sorti que 14 voiles, vaisseaux et frégates. A 4 heures du soir, le général a fait signal au vaisseau *le Swift-Sure* de mettre sous voiles, ainsi qu'à toutes les frégates françaises.

Le 28 (20 oct.), à 5 h. 3/4 du matin, le vent au S.-E. bon frais, le général a fait le signal à toute l'armée d'appareiller sans autres signaux, et fait celui de branle-bas, se préparer au combat. A 8 heures du matin, toute l'armée était sous voiles. A 10 heures, le vent au S., bon frais et pluie; à la même heure, le général a fait signal à l'armée que si les vents adonnaient de faire route au S.-S.-O.. A 8 h. 1/4 du soir, nous avons eu connaissance de plusieurs feux dans le O.-S.-O. qui étaient de l'armée ennemie. A 8 h. 1/2, le général a fait signal à l'armée de se former sur une ligne de bataille sans avoir égard au poste; à la même heure, il m'a donné ordre de parcourir toute la ligne et dire aux commandants de serrer la ligne et le vent, ce que j'ai exécuté. A 10 h. 1/2, le général Magon m'a chargé de dire à l'amiral que le commandant du vaisseau *l'Achille* lui avait dit qu'il avait vu dix-huit vaisseaux en ligne de bataille.

Le 29 (21), à 6 heures du matin, aperçu l'escadre ennemie dans le O. au nombre de 26 voiles, venant vent arrière, bonnettes hautes et basses, sur notre armée. A 7 heures, le général a signalé l'ordre de marche, les amures à tribord. A 8 h. 1/2, fait le signal à l'armée que l'ennemi étant en deux pelotons cherchait à engager l'arrière-garde de notre armée, il a ordonné à l'armée de virer de bord lof pour lof tous à la fois, ce qui a été exécuté. A 10 heures, il a fait le signal aux vaisseaux de tête de serrer le vent, et aux autres vaisseaux de le suivre par un mouvement successif. A 11 h. 1/4, fait celui de commencer le feu ou ordre de tirer sur l'ennemi dès qu'il serait à portée. A midi, l'armée était en ligne de bataille, dans le S.-1/4 S.-O. de Cadix, distance 10 lieues, par les 36° de latitude N. et par 10° 55' longitude O..

A midi 1/4, un peloton de vaisseaux ennemis, composé de 12 ou 14 vaisseaux parmi lesquels se trouvaient plusieurs vaisseaux à trois ponts, dont un monté par un vice-amiral était chef de file, a commencé le feu au centre de notre ligne occupée par *la Santa Ana*. A midi et demie, ce peloton a coupé la ligne par derrière ce vaisseau et en avant du *Fougueux*; un autre peloton composé à peu près du même nombre de vaisseaux que le premier a attaqué à l'endroit de la ligne où se trouvait *le Bucentaure, la S^{ma} Trinidad* et *le Neptune* français. C'est à cette heure que le feu est devenu général, depuis *le Mont-Blanc*, qui avait son poste en avant de *la S^{ma} Trinidad*. La 2e escadre et plusieurs vaisseaux qui s'étaient retirés du feu formant un nombre de dix, sont restés hors de la portée du lieu du combat, toujours en ordre de bataille.

Le feu étant devenu très vif, la fumée qu'il occasionnait nous a empêché de distinguer l'escadre d'observation commandée par l'amiral Gravina. A 1 h. 1/4, elle s'est dissipée et nous a laissé apercevoir *le Bucentaure* engagé au milieu de plusieurs forts vaisseaux qui faisaient sur lui un feu terrible; aperçu aussi *la Santa Ana* démâtée de tous mâts et pressée par un vais-

seau à trois ponts. A 1 h. 3/4, l'amiral a fait le signal à l'escadre qui était à l'avant-garde, de virer de bord lof pour lof. Cette escadre commandée par le général Dumanoir a aussitôt manœuvré pour l'exécution ; à cette heure, le vaisseau espagnol *le Montañés* s'est retiré du feu et s'est venu mettre au nombre des frégates. A 2 heures, *le Bucentaure* a démâté de son grand mât et de celui d'artimon ; à 2 h. 10, de son mât de misaine ; *la S^ma Trinidad* se protégeant d'un feu bien fourni contre 5 à 6 vaisseaux ennemis qui l'ont démâtée à 2 h. 1/4 de son grand mât et celui d'artimon ; le même peloton la serrant toujours de très près au feu l'a démâtée de son mât de misaine, le combat continuant toujours avec vivacité. A la même heure, *l'Argonaute* français s'est retiré du feu pour se réparer et n'y est plus retourné. A 2 h. 1/2, nous avons aperçu un vaisseau venant sous toutes voiles sur un groupe de vaisseaux qui se battaient et c'est alors que nous avons vu tomber les grands mâts et ceux d'artimon de deux vaisseaux à trois ponts ennemis, dont un portait un pavillon blanc croix rouge au mât de misaine. A 3 heures, 7 vaisseaux de l'avant-garde (5 français, 2 espagnols), seulement, ont donné ; 3 de la même escadre, *le Rayo*, *le San Francisco* et *le Héros* ont arrivé ; le dernier a donné dans un autre peloton et s'en est retiré de suite. Les 7 vaisseaux qui ont donné ont engagé près de l'amiral avec un fort peloton de vaisseaux ennemis. A la même heure, nous avons aperçu 4 à 5 de ces derniers, venant du vent, qui n'avaient pas encore donné et qui se sont joints à ceux des leurs qui combattaient les 7 de notre avant-garde qui avaient donné ; le combat qui s'était un peu ralenti a alors repris dans toutes les parties avec plus de vivacité que jamais, *la S^ma Trinidad* et *le Bucentaure* se défendant avec beaucoup de vigueur ; plusieurs vaisseaux ennemis ont alors démâté de différents mâts ; à cette même heure, aperçu un vaisseau éloigné du champ de bataille, ayant le feu à bord. A 4 heures, aperçu un vaisseau espagnol, *le San Agustin*, démâté de son mât d'artimon et pris à l'abordage par un de ceux qui l'avaient démâté.

Le Neptune français serrait le vent pour venir au secours de *l'Intrépide* et d'un autre vaisseau qui combattaient contre plusieurs, a fait le signal d'imiter sa manœuvre ; *le Pluton* et *le Héros* ont exécuté son signal ; mais l'amiral Gravina, qui s'en venait avec plusieurs vaisseaux qui s'étaient comme lui retirés du feu, à 4 heures, fait celui de ralliement absolu. Alors ces trois vaisseaux ont arrivé sur les restes de l'armée, qui, eux compris, était composée de 11 vaisseaux ; un vaisseau et *l'Intrépide* combattant toujours avec vigueur contre le peloton qui les avait attaqués.

A 5 heures, tout feu ayant cessé, nous avons aperçu nos deux vaisseaux dont le premier démâté de tous mâts et l'autre de son grand mât et mât d'artimon ; comme celui-ci arrivait pour rallier ce qui restait des vaisseaux de notre armée, il a démâté de son mât de misaine et est resté sur le champ de bataille où nous avons aussi distingué une quinzaine de vaisseaux démâtés, auxquels nous n'avons pas aperçu de pavillon et beaucoup d'autres des deux parts très endommagés ; dans un seul groupe, nous

en avons aperçu 8 dématés de tous mâts, dont plusieurs à trois ponts. A 5 h. 1/2, le vaisseau *le Neptune* nous a fait le signal de passer à poupe. A 6 heures, y étant, il m'a donné ordre d'aller parler au vaisseau *le Pluton* et de lui demander des nouvelles de son commandant et de l'amiral Gravina ; de suite manœuvré pour l'exécution, et nous avons fait route pour Cadix avec les vaisseaux *le Pluton*, *le Neptune*, *l'Indomptable*, *le Héros*, *l'Argonaute*, les 5 frégates, les 2 bricks français et les 6 vaisseaux espagnols. A 4 heures du matin, nous avons mouillé entre les Porques et le Diamant, par les 7 brasses d'eau, fond gros gravier, par le mauvais temps qui nous y a forcé, ainsi que les autres bâtiments.

Le 30 vendémiaire (22 octobre), le vent au S., grand frais, temps couvert de toute part et pluie. A midi et demie, dégréé les vergues de perroquet et recalé les mâts. A 4 heures, la frégate *le Rhin* a cassé son câble ainsi que le vaisseau *le Pluton* ; un vaisseau *le San Leandro* a dématé de son grand mât et mât d'artimon au mouillage. A 5 heures, le vaisseau *le Héros* a mis sous voiles étant près de la côte et n'ayant plus d'ancre à bord.

A 7 h. 1/2 du soir, un bâtiment qui nous restait au O.-S.-O. a commencé à tirer des coups de canon de détresse, sans pouvoir lui porter aucun secours par le mauvais temps ; le vent toujours au S. grand frais, nous avons entendu aussi plusieurs coups de canon dans la partie de l'O., au large.

A 7 heures du matin, le vent toujours au S., mer très grosse, nous avons reconnu que le vaisseau qui demandait des secours était *le Bucentaure*, qui était mouillé entre le fanal et les couchines près la côte. Au matin, l'on a débarqué son monde parce qu'il coulait bas ; nous avons reconnu aussi le vaisseau *l'Algésiras* dématé de tous mâts, qui avait entré la nuit et qui se trouvait mouillé près les Porques ; le vaisseau *le Príncipe de Asturias* a dématé dans la nuit de son grand mât et mât d'artimon, à l'ancre.

A 7 h. 1/2 du matin, levé l'ancre de tribord et appareillé sous les deux huniers, le grand foc et voiles de cape, et fait route pour sortir de la rade et donner secours aux bâtiments dématés qui étaient au large, d'après le signal fait par le vaisseau *le Pluton*. A 9 heures, cargué nos voiles et mouillé par les six brasses d'eau, ne pouvant sortir par le calme et la mer montante, nous avons guindé nos mâts de perroquet, viré et appareillé de suite. A 10 heures, le commandant espagnol a fait signaler à ces vaisseaux qu'il permettait l'entrée du port aux plus à portée. A 11 heures, le vaisseau *le Pluton* a fait le signal de branle-bas de combat et celui aux vaisseaux de poursuivre l'ennemi désemparé ou le forcer à faire côte. A 11 h. 3/4, il m'a fait le signal de passer à poupe, ce que j'ai exécuté ; il m'a donné ordre d'aller dire aux frégates de donner la remorque à ceux que l'on pourrait prendre.

Il a resté au mouillage, le vaisseau *l'Indomptable* et *l'Argonaute* qui n'avait que ses bas mâts et près de la côte.

A midi 1/2, la frégate *l'Hortense* a donné la remorque au vaisseau espa-

gnol *le Neptuno*, qui était dématé de tous mâts et avait été amariné par l'ennemi. A 1 heure, trouvé le vaisseau *la Santa Ana*, aussi dématé de tous mâts, qui avait aussi été amariné, et une frégate ennemie, qui était en panne de l'avant et qui a fui voyant que nous approchions; à la même heure, la frégate *la Thémis* lui a donné la remorque, la frégate *la Cornélie* a rallié la division.

A 2 heures, le commandant a fait le signal de virer de bord vent devant; nous avons aperçu 31 bâtiments ennemis dans le S.-S.-O., dont une partie dématée; le commandant a fait signal aux frégates et corvettes de donner la remorque aux bâtiments dématés. A 2 h. 1/2, le commandant m'a donné ordre de dire à la frégate *l'Hermione* d'aller prendre un vaisseau à la remorque, dématé de tous mâts, qui était à l'O. de la Tour Saint-Sébastien et le conduire au port; ensuite, dire au vaisseau *le Héros* qu'il n'avait pas d'ancre à lui donner et qu'il avait expédié un brick à Cadix pour lui en faire préparer.

A 5 heures, le commandant a fait le signal qu'il rendait chaque capitaine libre de sa manœuvre pour la sûreté de son vaisseau. J'ai fait route avec les 3 vaisseaux, les 5 frégates françaises et les vaisseaux espagnols pour Cadix. A 5 (*sic*) heures, aperçu *le Bucentaure* qui était coulé. A 7 heures, mouillé à Cadix, par les sept brasses d'eau, fond gravier, ainsi que toute la division.

DEMAY.

LE BUCENTAURE

Rapport du capitaine de vaisseau Magendie (1)

(Sans date).

Monseigneur,

L'armée combinée de France et d'Espagne, composée de 18 vaisseaux français et de 15 espagnols aux ordres de Messieurs les amiraux Villeneuve et Gravina, appareillait de Cadix le 28 vendémiaire an XIV (ou le 20 octobre 1805), au jour, avec petite brise du Sud. A peine étions-

---

(1) *Archives de la Marine*, B B4, 237.

Ce rapport, adressé au ministre de la Marine et des Colonies, est accompagné de la lettre suivante :

(Sans date).

Monseigneur,

Le premier rapport que je vous ai envoyé par Cadix n'étant pas bien correct, tant pour toutes les positions que sur quelques détails et renseignements que la gêne où nous étions me privait d'avoir, je vous prie donc, Monseigneur, de le regarder comme non avenu et de ne considérer que celui-ci.

J'ai l'honneur.....

MAGENDIE.

nous dehors que les vents ont passé au S.-O., frais, avec des forts grains ; les vaisseaux espagnols essuyèrent des avaries dans leurs voiles en prenant des ris.

L'amiral Villeneuve, commandant le corps de bataille, a fait former l'armée sur trois colonnes.

L'escadre d'observation commandée par l'amiral Gravina s'est placée au vent à nous. Le temps devint beau, on découvrit plusieurs bâtiments ennemis au vent; les vents ayant refusé beaucoup, les vaisseaux espagnols étaient très affalés sous le vent, l'amiral me donna l'ordre de laisser arriver de 4/4 et ce, pendant longtemps, pour les rallier.

A 1 heure, l'amiral a fait signal de virer de bord tous à la fois; peu de temps après, le signal d'ordre de marche sur trois colonnes a été hissé de nouveau, l'amiral m'ordonnant de me placer au centre de sa colonne; plusieurs vaisseaux ne manœuvrant pas promptement pour prendre leur poste, l'amiral leur en a fait le signal, l'armée gouvernant au S.-S.-O., au plus près tribord.

A 7 heures du soir, *le Redoutable* a signalé des voiles qu'il croyait escadre ou flotte; on voyait plusieurs feux azurés et, par intervalles, des fusées lancées en avant de l'armée à peu de distance.

A 8 h. 1/2, le brick *l'Argus* a passé à poupe et a prévenu l'amiral, de la part de l'amiral Gravina, que le vaisseau *l'Achille* avait eu connaissance à la fin du jour de 18 vaisseaux anglais: au même moment, l'amiral Gravina a fait signal de l'ordre de bataille sans égard aux postes, qui a été aussitôt adressé à toute l'armée ; l'escadre d'observation a laissé arriver et s'est placée à la tête de la ligne, la colonne du centre a arrivé ainsi que celle du vent, dans les eaux de la colonne de gauche.

Pendant la nuit, nous eûmes connaissance de plusieurs bâtiments ennemis; nous avons vu leurs feux et entendu plusieurs coups de canon. Au petit jour, le général a signalé aux frégates d'aller reconnaître l'ennemi ; une heure après, la frégate *l'Hermione* a signalé 30 voiles parmi lesquelles elle découvrait 27 vaisseaux. La ligne de bataille était rompue par le calme qui était survenu, la mer était très houleuse de l'Ouest et les vents très petit frais. L'amiral a fait former la ligne de bataille ordre naturel, les amures à tribord.

L'armée anglaise au vent à nous, formée sur deux pelotons, les vaisseaux à trois ponts à la tête, arrivait sur nous toutes voiles dehors avec une légère brise du Ouest au O.-N.-O.. L'amiral Villeneuve voyant que l'ennemi voulait le couper et porter ses efforts sur l'arrière-garde a fait former l'ordre renversé de bataille. En effet, à 9 heures, l'armée ennemie se développa sur deux lignes et chacune d'elles continua à arriver sur la ligne française, l'une sur le centre et l'autre sur l'arrière-garde. On se ralliait difficilement à l'ordre signalé dans ce virement de bord, qui a été exécuté lof pour lof ; plusieurs vaisseaux, les trois-ponts espagnols surtout, tombèrent beaucoup sous le vent ; l'escadre d'observation manœuvrait pour couvrir l'arrière-garde, plusieurs de ses vaisseaux étaient affalés

sous le vent, les vaisseaux se tenant difficilement en ligne, il faisait très petit frais, les vaisseaux rangés au plus près n'avaient pas assez d'air pour bien gouverner et la lame les prenant par le travers les jetait sous le vent : c'est ce qui a empêché que la ligne n'a pas été régulièrement formée. Le vaisseau de tête, *le Neptuno* espagnol, ne se rangeait pas au vent : on lui en a fait le signal plusieurs fois et d'autres vaisseaux ne prenaient pas leurs postes.

L'ennemi approchant toujours sous toutes voiles et paraissait manœuvrer pour couper la ligne de l'arrière de *la Santa Ana* et de *la S^ma Trinidad*.

A midi, nous étions par les 36°8' de latitude Nord, le cap Trafalgar me restant à l'E.-S.-E., distant quatre lieues ; l'amiral fit le signal de commencer le feu lorsqu'on se croirait à portée, et nous arborâmes notre pavillon de commandement et celui de poupe, qui fut salué des cris de : « Vive l'Empereur ! », ce qui fut répété par toute l'armée ; l'aigle impériale portée par Messieurs Donadieu et Arman, aspirants de marine, chargés de la garder pendant tout le combat, fut promenée dans toutes les batteries par l'amiral suivi de tout l'état-major et du commandant des troupes, M. Contamine ; il est impossible, Monseigneur, de montrer plus d'enthousiasme et de désir de combattre que ne l'ont fait et prouvé tous les officiers, matelots et soldats du *Bucentaure*, tous rejurant de nouveau entre les mains de l'amiral et sur l'aigle à nous confiée par l'Empereur de combattre jusqu'à la dernière extrémité, et les cris de : « Vive l'Empereur ! Vive l'amiral Villeneuve ! » ont été de nouveau répétés ; nous remontâmes sur le gaillard et reprimes chacun nos postes ; l'aigle fut déployée au pied du grand mât.

Le 29 vendémiaire, à midi, le vaisseau de tête de la colonne de droite ennemie était à portée de canon de *la Santa Ana ;* ce vaisseau et *le Fougueux* lui envoyèrent plusieurs volées, mais ils ne parvinrent pas à le dégréer assez pour le mettre hors d'état de couper la ligne. Après avoir rangé à poupe *la Santa Ana*, il passa sous le vent et se rangea par son travers ; il fut suivi dans sa manœuvre par plusieurs vaisseaux de sa colonne. *L'Indomptable*, matelot d'avant (dans l'ordre renversé) de *la Santa Ana*, paraissait bien à portée d'envoyer plusieurs volées à ce vaisseau ennemi qui avait doublé *la Santa Ana*, mais son feu était très lent.

Le Neptune français, matelot d'arrière du vaisseau amiral *le Bucentaure*, laissa arriver et tira plusieurs coups de canon au vaisseau ennemi qui avait doublé *la Santa Ana*. Par ce mouvement, il se dérangea de la ligne et tomba beaucoup sous le vent ; le vaisseau *le Redoutable* alors serra la ligne et vint prendre le poste du *Neptune*.

Le vaisseau espagnol *le San Justo*, qui était par mon travers sous le vent et en mesure par sa position de prendre par l'avant le vaisseau ennemi qui avait doublé *la Santa Ana*, n'en fit rien.

La seconde colonne ennemie se dirigeait sur l'avant du *Bucentaure ;* nous nous en réjouissions, tout étant bien disposé pour l'aborder ; quatre

vaisseaux à trois ponts formaient la tête de cette ligne composée de onze vaisseaux. A midi un quart, ils ont été à portée de canon ; le vaisseau français *le Héros*, commença le feu étant le plus au vent de la ligne, après *la S^{ma} Trinidad*, *le Bucentaure* et *le Redoutable*, nous étions tous trois serrés. Le vaisseau de tête ennemi, *le Victory*, monté par l'amiral Nelson, qui paraissait d'abord vouloir passer de l'avant du *Bucentaure*, se rangea sur tribord lorsqu'il fut à petite portée de fusil pour me passer de l'arrière ; je lui envoyai dans cette position plusieurs volées et une fusillade bien servie, mais qui ne purent le dégréer entièrement, nos vaisseaux roulant beaucoup par l'effet de la mer qui nous prenait par le travers. Les vents étaient très petit frais ; nous étions en outre souvent enveloppés dans la fumée sans rien voir. *L'amiral fit le signal de l'article 5 des ordres généraux par un seul pavillon, et en outre celui de faire virer l'avant garde.* Le vaisseau de tête ennemi, *le Victory*, nous rangeant de si près que ses vergues croisaient au-dessus de notre dunette, mais sans pouvoir le crocher, nous ne pouvions que faire jouer quelques canons de l'arrière et la mousqueterie de la dunette et des hunes ; mais tous furent bientôt hors de combat par les canons de sa troisième batterie, gaillards et caronades de sa dunette qui nous dominait considérablement.

Le Victory, quoique démâté de son mât d'artimon, grand mât de perroquet, petit mât de hune et sa vergue coupée ainsi que toutes ses voiles en pantenne n'arrêtèrent pas assez son air, il continua pour nous passer à poupe ; *le Redoutable* était si près de nous qu'il l'aborda plutôt que de le laisser passer, mais la secousse fut si forte qu'il l'entraîna avec lui sous le vent, et qui par ce moyen laissa du jour où défilèrent le reste de la colonne contre qui nous combattions toujours par babord. Nous reçûmes dans cette position plusieurs volées malheureuses ; tout le gréement fut coupé, les mâts percés d'un grand nombre de boulets, les pièces des gaillards démontées, je fus blessé par un éclat et M. Daudignon, mon lieutenant en pied, passa de l'arrière prendre le commandant du vaisseau, par l'ordre de l'amiral, pendant que je me suis fait panser ; l'amiral ordonna de faire descendre dans la batterie de 24, le peu de monde qui restait sur les gaillards où ils devenaient inutiles n'ayant plus de canons montés, ni de manœuvres à faire, toutes étant hachées.

Les vaisseaux ennemis nous paraissaient sous le vent ; ils étaient suivis par le reste de la ligne qui nous combattait ; deux vaisseaux de 74 étaient par notre travers, au vent très près et sur qui nous faisions un feu aussi vif que possible ; le grand mât et le mât d'artimon tombèrent coupés par les boulets et engagèrent le côté de tribord, le pavillon fut amarré au tronçon du grand mât ; la batterie de 24 étant totalement démontée et celle de 36 ayant perdu beaucoup de monde, on y fit descendre tous les hommes qui étaient en état de combattre ; on travailla à dégager le vaisseau de sa mâture afin de pouvoir se servir de la batterie de 36 ; dans ce même moment M. Prigny, chef d'état-major de l'escadre, fut blessé ainsi que M. Daudignon. M. Fournier, 2e lieutenant, prit le com-

mandement. Le vaisseau n'ayant que son mât de misaine arriva et cassa son bâton de foc sur *la S^ma Trinidad* étant très près l'un de l'autre; elle était aussi désemparée. Un instant après, notre mât de misaine tomba et M. Gaudran, officier de manœuvre, fut blessé. Dégréés complètement, entièrement dématés, ayant perdu tous les hommes des gaillards, la batterie de 24 entièrement démontée et abandonnée par les morts et blessés, le côté de tribord engagé par la mâture ; hors d'état de se défendre, ayant près de 450 hommes tant tués que blessés ; n'étant secourus par aucun vaisseau, tous paraissant engagés et n'en ayant aucun à portée, ni aucune frégate sur laquelle l'amiral put placer son pavillon ; n'ayant pas même un canot dans lequel il pût s'embarquer ayant été tous criblés ainsi que celui que nous avions gardé à la mer avant le combat, nous étions isolés au milieu de 5 vaisseaux ennemis qui faisaient un feu très vif sur nous. Je remontai dans ce moment sur le pont lorsque l'amiral Villeneuve a été forcé d'ordonner d'amener afin d'éviter de faire tuer plus de braves gens sans pouvoir riposter, ce qui a été exécuté après trois heure et un quart de combat, avec le plus grand acharnement et presque toujours à portée de pistolet. Les débris de l'aigle ont été jetés à la mer ainsi que tous les signaux.

Une fois amenés et que la fumée a été dissipée, nous nous sommes aperçus que lorsque la ligne a été coupée les vaisseaux de l'arrière du *Redoutable* avaient presque tous plié, ainsi que les frégates, sur l'escadre d'observation, qui était sous le vent à nous, nous étant trouvés seuls au vent de toute l'escadre avec *la S^ma Trinidad* et *le Redoutable*, qui était séparé du *Victory* mais encore abordé avec le vaisseau anglais à trois ponts *le Téméraire*, et *le Fougueux*, du côté opposé à lui, ne tirant plus ni les uns ni les autres. C'est avec regret que j'ai vu alors que le dernier ordre de l'amiral donné à Cadix et le renvoi à sa lettre de Toulon, du 29 frimaire an XIII, au cas de combat, n'a pas été mise en exécution par plusieurs vaisseaux et frégates.

Plusieurs vaisseaux de l'avant-garde étaient loins de l'avant à nous, venant à contre-bord, passant à une portée de canon au vent de l'escadre anglaise, continuant leur route au Sud ou S.-S.-O.; deux autres vaisseaux de la même avant-garde couraient, à ce qui nous a paru, sur nous, faisant plus porter que les quatre autres, et d'autres arrivant grand largue sous le vent où était l'escadre d'observation. Les deux vaisseaux qui portaient sur nous furent coupés par les vaisseaux de l'arrière de la colonne qui défilait sur nous; ils se battirent avec la plus grande vigueur, mais ils furent obligés de céder au nombre après avoir été tous dématés; l'un était français et l'autre espagnol. Nous avons été amarinés par le vaisseau anglais *le Conqueror* et conduits à bord du vaisseau *le Mars*: l'amiral Villeneuve, M. Contamine, moi et deux adjudants de l'amiral. Nous avons compté en nous rendant à bord: vingt vaisseaux entièrement dématés, tant français, espagnols, qu'anglais; plusieurs autres très dégréés et le vaisseau *l'Achille* qui brûlait. Arrivés à bord du *Mars*, on nous a fait des-

cendre dans le faux-pont, le combat partiel continuant toujours et n'a cessé qu'à la nuit.

Le capitaine commandant ci-devant le Bucentaure,
MAGENDIE.

NOTA. — J'ai appris depuis que les deux vaisseaux qui venaient au secours de l'amiral étaient *l'Intrépide* et *le Neptuno* espagnol.

Pertes des Anglais (1)

L'amiral Nelson, tué;

16 vaisseaux, de retour en Angleterre, très endommagés et presque tous entièrement dématés;

Nombre des tués et blessés dans le combat, d'après les gazettes anglaises :

TUÉS	BLESSÉS
1 l'amiral en chef Nelson;	3 capitaines de vaisseau;
2 capitaines de vaisseau;	41 officiers;
21 officiers;	57 aspirants et bas officiers;
15 aspirants;	915 matelots;
319 matelots;	196 matelots de marine;
150 matelots noyés à bord de plusieurs prises;	
104 soldats de marine;	
612 tués.	1.214 blessés.
Total des tués et blessés : 1.826	

NOTA. — Une grande partie des blessés sont amputés et un plus grand nombre sont morts des suites de leurs blessures, d'après tous les renseignements que j'ai pris.

(1) Cet état et les deux tableaux qui suivent (p. 183 et 184), sont joints au deuxième rapport du capitaine de vaisseau Magendie.

	LIGNE DE BATAILLE FRANÇAISE ET ESPAGNOLE		NOMS DES CAPITAINES	CE QUE SONT DEVENUS LES VAISSEAUX APRÈS LE COMBAT
1	*Pluton F.*	74	Cosmao.	Rentré à Cadix.
2	*Monarca E.*	74	Argumosa.	Perdu à la côte de Rota, tout dématé.
3	*Fougueux F.*	74	Baudouin, tué.	Perdu sur les bancs de Trafalgar, tout dématé.
4	*Santa Ana E.*	110	Vice-amiral Alava, blessé.	Rentré à Cadix.
5	*Indomptable F.*	80	Hubert, noyé, et tout l'équipage.	Perdu dans le port de Cadix.
6	*San Justo E.*	74	Miguel Gaston.	Rentré à Cadix.
7	*Intrépide F.*	74	Infernet.	Pris et coulé, tout dématé.
8	*Redoutable F.*	74	Lucas.	Pris et coulé, à la remorque tout dématé.
9	*San Leandro E.*	64	Quevedo.	Rentré à Cadix.
10	*Neptune F.*	80	Maistral aîné.	Rentré à Cadix.
11	*Bucentaure F.*	80	Amiral Villeneuve ; Magendie, capitaine de pavillon, blessé.	Pris et repris, perdu sur les Porques près Cadix, tout dématé.
12	*Sma Trinidad E.*	130	Contre-amiral Cisneros, blessé.	Pris et coulé, tout dématé.
13	*Héros F.*	74	Poulain, tué.	Rentré à Cadix.
14	*San Agustin E.*	74	Cajigal, tué.	Pris et coulé, tout dématé.
15	*Mont-Blanc F.*	74	Lavillesgris.	Avec le général Dumanoir.
16	*Asis E.*	74	Flores.	Rentré à Cadix.
17	*Duguay-Trouin F.*	74	Touffet.	Avec le général Dumanoir.
18	*Formidable F.*	80	Contre-amiral Dumanoir; capitaine Letellier.	On le croit entré dans le détroit.
19	*Rayo E.*	90	Mac-Donnell.	Rentré à Cadix sans coup, sorti le lendemain, dématé par le vent pris et perdu à la côte de Rota.
20	*Scipion F.*	74	Berrenger.	Avec le général Dumanoir.
21	*Neptuno E.*	80	Valdés, blessé.	Pris et perdu à la côte de Rota, tout dématé.
	ESCADRE D'OBSERVATION			
22	*San Juan E.*	74	Churruca, tué.	Pris, conduit à Gilbraltar, sans être dématé.
23	*Berwick F.*	74	Camas, tué et son second.	A la côte, tout dématé et brûlé.
24	*Principe de Asturias E.*	110	Amiral Gravina, blessé et son chef d'Etat-Major Escaño.	Rentré à Cadix.
25	*Achille F.*	74	Deniéport, tué, et son second.	Il a brûlé dans le combat.
26	*San Ildefonso E.*	74	Vargas, blessé.	Pris, conduit à Gilbraltar, tout dématé.
27	*Argonaute F.*	74	Epron.	Rentré à Cadix.
28	*Swift-Sure F.*	74	Villemadrin.	Pris tout dématé, coulant bas d'eau conduit à Gibraltar.
29	*Argonauta E.*	80	Pareja, blessé.	Pris, tout dématé et brûlé.
30	*Algésiras F.*	74	Contre-amiral Magon, tué, Le Tourneur, capitaine de pavillon, blessé.	Rentré à Cadix, tout dématé.
31	*Montañés E.*	74	Alcedo, tué.	Rentré à Cadix.
32	*Aigle F.*	74	Gourrége, tué, et son second.	Rentré à Cadix, tout dématé.
33	*Bahama E.*	74	Galiano, tué.	Pris tout dématé, coulant bas d'eau conduit à Gibraltar.

Nota. — Le vaisseau français *le Swift-Sure* est le seul qui reste aux Anglais de ce terrible combat, encore est-il inserviable ainsi que deux espagnols sur trois qu'ils ont pu conserver.

LIGNE DE BATAILLE ANGLAISE ET LA FORCE DES VAISSEAUX

	NOMS DES BATIMENTS		COMMANDANTS
1	*Victory*, Amiral Nelson	110 et 2 caronades de 68.	Hardy.
2	*Téméraire*	98 et 14 caronades de 32.	Harvey.
3	*Neptune*	98 idem	Fremantle.
4	*Leviathan*	74 et 10 caronades de 32.	Bayntun.
5	*Conqueror*	74 idem	Pellew.
6	*Agamemnon*	64 et 8 caronades de 32.	Berry, blessé.
7	*Ajax*	80 et 12 idem	1er lieutenant.
8	*Orion*	74 et 10 idem	Codrington.
9	*Minotaur*	74 idem	Mansfield.
10	*Spartiate*	80 et 12 caronades de 32.	Laforey.
11	*Royal Sovereign*	110 V.-amiral Collingwood.	Rotheram.
12	*Mars*	74 dont 28 canons de 32, 30 de 24 et 26 caronades de 32.	Duff, tué.
13	*Tonnant*	80 et 12 caronades de 32.	Tyler, blessé.
14	*Belleisle*	80 idem	Hargood.
15	*Bellerophon*	74 et 10 caronades de 32.	Cooke, tué.
16	*Colossus*	74 idem	Morris, blessé.
17	*Achille*	74 idem	King.
18	*Polyphemus*	64 et 8 caronades de 32.	Redmill.
19	*Revenge*	74, le même que le *Mars*.	Moorson.
20	*Swiftsure*	74 et 10 caronades de 32.	Rutherford.
21	*Defence*	74 idem	Hope.
22	*Africa*	64 et 8 caronades de 32.	Digby.
23	*Thunderer*	74 et 10 caronades de 32.	1er lieutenant.
24	*Defiance*	74 idem	Durham, blessé.
	OBSERVATIONS		
25	*Britannia*	110 C^{tre}-amiral Northesk.	Bullen.
26	*Prince*	98 et 14 caronades de 32.	Grindall.
27	*Dreadnought*	98 idem	Conn.
	FRÉGATES		
28	*Euryalus*	44 dont 26 de 18 et 18 caronades de 32.	Blackwood.
29	*Sirius*	44 idem	Prowse.
30	*Phœbe*	44 idem	Capel.
31	*Naiad*	44 idem	Dundas.
32	*Pickle* (*goëlette*)	10 caronades de 24.	Lapenotière, lieutenant de vaisseau.
33	*Un Cottre*	12 idem	
	VAISSEAUX QUI ONT RALLIÉ APRÈS LE COMBAT		
	Queen	98 et 14 caronades de 32.	Pender.
	Canopus, C^{tre}-amiral Louis	80 et 12 caronades de 32.	Austem.
	Tigre	80 idem	Hallowell.
	Donnegal	80 idem	Malcolm.
	Zealous	74 et 10 caronades de 32.	L.-C. Hardy.
	Spencer	74 idem	Stopford.

Rapport de la reprise et perte du vaisseau **le Bucentaure,** *par le capitaine de frégate Prigny* (1).

Cadix, le 3 brumaire an XIV (25 octobre).

Le 30 vendémiaire (22 octobre), à 4 h. 1/2 du soir, le vent au S. et S.-S.-O. grand frais, le temps par grains violents, la mer excessivement grosse, la terre nous restant sous le vent, on crut reconnaître la Tour de Cadix au N.-N.-E., à trois lieues de distance environ.

Le vaisseau était sans mâts, les Anglais n'avaient point encore pu réussir à orienter aucune voile; les deux vaisseaux français *l'Aigle* et *le Fougueux* démâtés de tous mâts n'étaient point éloignés de nous. Les deux vaisseaux anglais et la frégate qui paraissaient destinés à nous convoyer, tinrent le vent pour songer eux-mêmes à leur propre sûreté.

La circonstance était aussi urgente que l'occassion favorable; nous en profitâmes.

Je fis venir le lieutenant de vaisseau et l'officier de troupes de marine anglais, et le lieutenant de vaisseau Fournier, qui était le plus ancien des officiers du vaisseau en état d'agir, M. Daudignon et moi ayant été blessés dans le combat de la veille. J'amenai les officiers anglais à nous remettre le vaisseau de bonne volonté. Quelques voiles furent promptement orientées et l'on parvint à faire arriver le vaisseau.

On découvrit à la nuit le feu de la Tour Saint-Sébastien.

Le mauvais temps et la sombreur de la nuit devinrent tels, que les hommes qui se disaient pilotes et un entre autres qui avait fait la pêche pendant six ans à l'entrée de Cadix et aux avis duquel M. Fournier se voyait dans la nécessité de recourir, fut trompé sur la distance du feu de la Tour, qui nous restait alors au S.-1/4 S.-E. quand le vaisseau vint à talonner et démonta son gouvernail; il n'y eut plus alors d'autre manœuvre à faire que de mouiller; le vaisseau ne chassa point et fit son évitage.

Quoique nous fussions mouillés par un fond de six brasses, comme la mer était extrêmement grosse, le vaisseau talonna à quatre différentes reprises, jusqu'à 9 h. 1/2 que la mer commença à monter.

Cependant nous ne faisions point d'eau; nous avions l'espoir que les signaux de détresse que nous faisions nous attireraient des secours; il ne vint qu'un canot du vaisseau *l'Indomptable,* qui fut renvoyé sur-le-champ pour demander d'autres embarcations plus fortes et susceptibles d'élonger une ancre.

Le temps fut épouvantable pendant une partie de la nuit, et par le vent et par la pluie qui tombait par torrents et retardait beaucoup les travaux auxquels il fallait se livrer.

Nous continuâmes toujours de tirer du canon et de brûler des amorces.

---

(1) *Archives de la Marine,* B B4, 237.

Le vent avait beaucoup molli, mais la mer était toujours fort grosse.

Nous avons travaillé toute la nuit à vider les pièces à eau et à jeter dehors les vivres, le bois, les dromes et les canots, qui, criblés comme ils étaient, ne pouvaient nous être d'aucun secours, afin d'alléger le vaisseau.

La mer vint à perdre à 3 heures du matin, et à 5 h. 1/4, le vaisseau commença à toucher; cependant jusqu'à 6 h. 1/2, en raison du petit vent, il eût été possible de sauver le vaisseau si les secours nécessaires fussent arrivés, mais nous ne reçûmes qu'une seule chaloupe, celle du *Neptune*, qui arriva vide pour sauver du monde quand tout était désespéré.

Les embarcations commencèrent alors à venir et le pilote-major déclara que le vaisseau était perdu et qu'on n'avait pas un moment à perdre pour sauver l'équipage; en effet, vers 8 heures, le vaisseau avait éprouvé des secousses si violentes que l'eau commençait alors à entrer dans la cale de manière à ôter tout espoir de le sauver.

On procéda avec tout l'ordre possible au débarquement des blessés; tout l'équipage ne fut débarqué que vers 1 h. 1/2, moment auquel je me retirai avec M. Fournier et quelques autres officiers du vaisseau.

La cale était alors pleine d'eau, et le vaisseau vers 3 heures était presque entièrement couvert.

Le capitaine de frégate, ci-devant adjudant commandant de l'armée navale,
PRIGNY.

Rapport du lieutenant de vaisseau Fulcran Fournier, embarqué sur **le Bucentaure** (1).

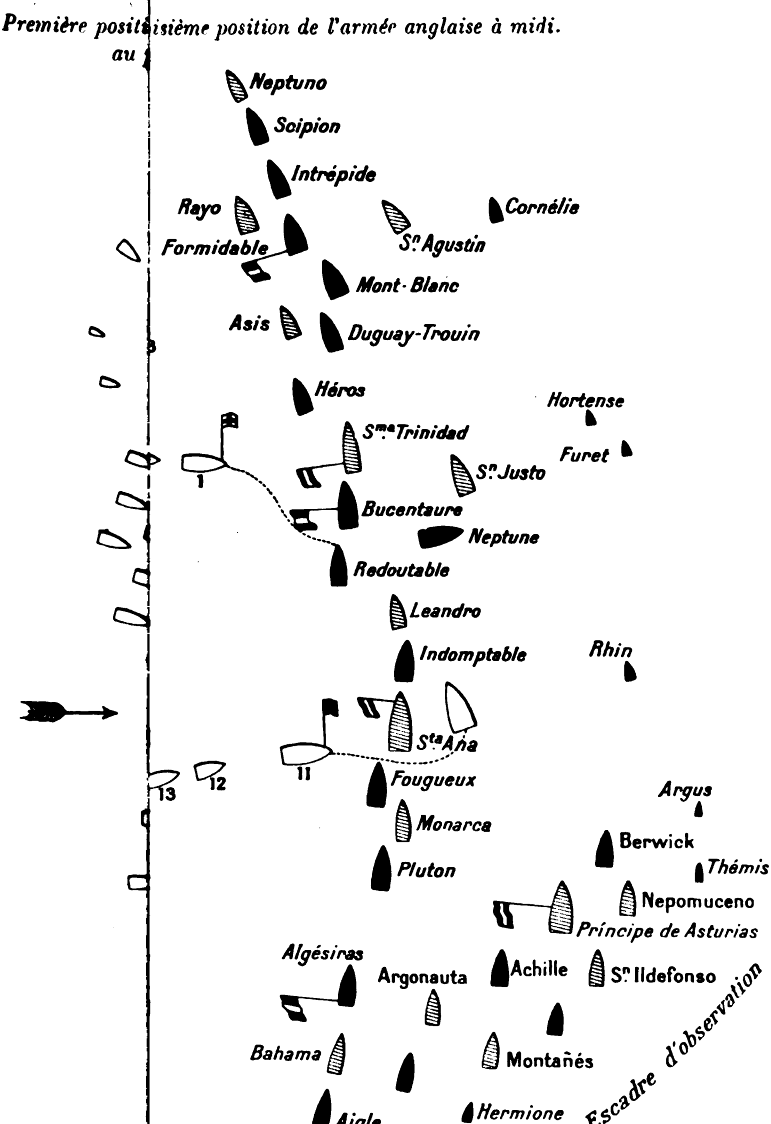
Cadix, le 2 brumaire an XIV (24 octobre).

Monseigneur,

Embarqué à bord de ce vaisseau comme premier lieutenant et en cette qualité commandant la première batterie dans la malheureuse affaire du 29 vendémiaire, lorsque, après trois heures d'un combat opiniâtre contre la majeure partie des forces anglaises qui nous avaient successivement passé sur le corps, étant encore combattu à portée de pistolet par trois trois-ponts et deux 74, le général me fit donner l'ordre de monter prendre le commandement du vaisseau, la majeure partie des pièces étaient démontées et les ponts encombrés par un grand nombre de morts que l'ardeur des marins avait empêché d'emporter; on venait de faire descendre dans la batterie basse le peu de monde qui restait dans la seconde et sur les gaillards; le grand mât et celui d'artimon étaient tombés sur le côté de tribord et masquaient les batteries. Au moment où je montai sur le pont, celui de misaine fut emporté et je reçus l'ordre du général d'amener. J'aurais voulu auparavant faire transporter l'ami-

(1) *Archives de la Marine*, B B4, 237. Rapport aut. sig. adressé à Decrès.

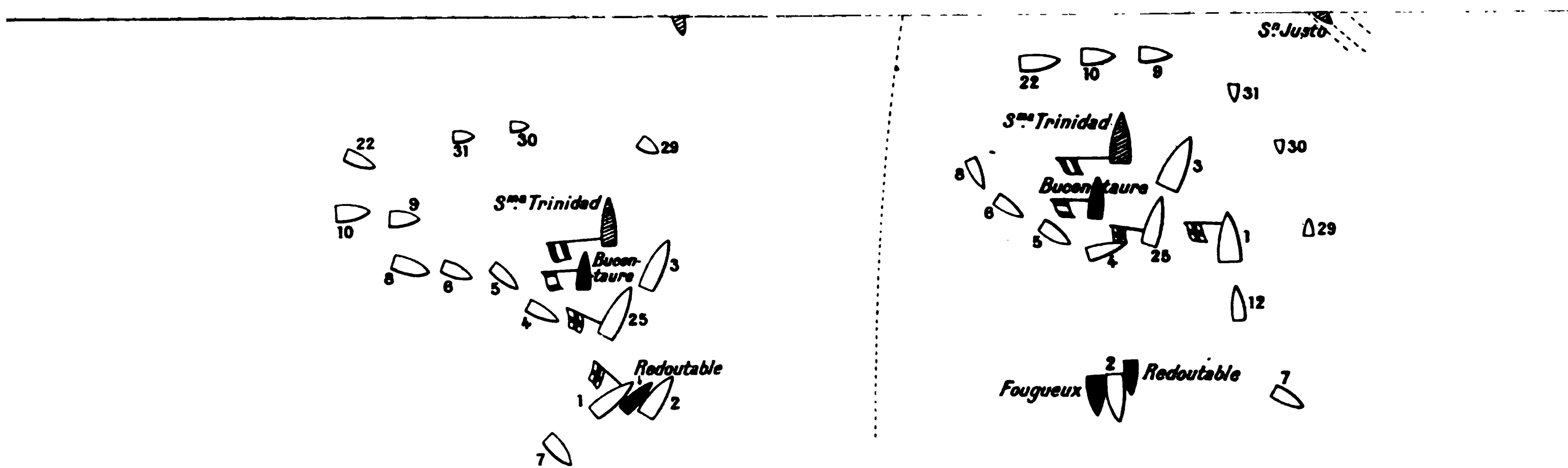
ant le *Bucentaure*.



'e française et espagnole au commencement du combat
XIV, à midi, les vents très petit frais du O. ou O.-N.-O.

ux en écriture droite ont été ajoutés au crayon sur l'original.)

Positions du vaisseau-amiral le « Bucentaure » pendant le combat.



Croquis joints au Rapport du capitaine de vaisseau Magendie, commandant le *Bucentaure*.

(*Archives de la Marine*, BB⁴, 237.)

ral à bord d'un autre vaisseau comme il en avait témoigné le désir, mais tous nos canots ayant été mis en pièces, nous hélâmes *la Santisima Trinidad*, qui était sur notre avant, de nous en envoyer un; ce vaisseau ne le fit pas. L'aigle avait été mise en pièces; ne voulant pas que les débris servissent de trophée à l'ennemi, je la fis jeter à la mer et le feu cessa.

Plusieurs canots anglais nous ayant abordés, le général et le commandant furent transférés sur des vaisseaux ennemis. Je fus alors témoin de mille traits de bravoure; je vis plusieurs vaisseaux français abordant des vaisseaux ennemis, mais presque tous victimes de leur dévouement.

A 5 heures du soir, nous avions de l'avant à nous onze vaisseaux français ou espagnols ayant tous leurs mâtures debout et qui tenaient le vent; quatre autres vaisseaux français, dont un portant pavillon de contre-amiral, étaient au vent, faisant route au Sud. Il fut impossible de distinguer le nombre de vaisseaux de notre nation qui restaient à l'Est, étant tous mêlés avec l'escadre anglaise. Dans la nuit, nous apprîmes que la majeure partie des vaisseaux qui nous restaient dans le Nord faisaient route pour Cadix.

Le vent qui était à l'Ouest passa au Sud-Est grand frais. Dans la matinée du 30, il varia au Sud et au Sud-Ouest fort avec des grains. Nous dérivions dans le Nord et nous nous rapprochions par conséquent de la côte. A 4 heures 1/2 du soir, un vaisseau anglais, qui avait tenté plusieurs fois de nous donner la remorque sans y réussir, prit babord amures et s'éloigna; il resta toutefois en vue ainsi qu'un autre, laissant une frégate en observation à bonne portée. Les officiers et l'équipage avaient paru dans la ferme résolution d'enlever le vaisseau; je vis alors le moment propice, et communiquai mon intention à M. Prigny, adjudant général, qui fut de mon avis. Il nous importait cependant de conserver la vie aux Anglais qui étaient à bord; pour cela, nous fîmes appeler les deux officiers dans la chambre de M. Prigny; ils consentirent à remettre le vaisseau et nous dispensèrent d'employer la force. Nous nous déblayâmes du mât de misaine, qui était tombé dans le bord avec sa hune, et après nous êtres débarrassés de toutes les traînes, nous gréâmes un cacatois sur le tronçon de ce mât, faisant route pour le port de Cadix. Nous filions avec cette voilure jusqu'à cinq milles par heure, tirant du canon par intervalles, afin de prévenir de notre approche et faire éclairer le phare, qui devait nous servir de point de direction, ne pouvant guère diriger notre route que par un relevé fait avant la nuit et que nous croyions très douteux. Vers les 7 heures, nous aperçûmes le feu du phare et nous nous réjouissions d'avance de sauver notre vaisseau; le temps était très noir, une pluie très forte nous couvrait tout autre renseignement et nous empêchait de juger la distance où nous étions de terre.

J'avais trois hommes qui se disaient pratiques, un entre autres m'avait dit avoir fait la pêche pendant six ans dans le pays et promettait d'entrer le vaisseau en dedans des Porques. Je ne pouvais me refuser de recevoir ses avis; il fit donc gouverner. A 8 h. 1/4, nous ressentîmes un choc très

fort qui démonta notre gouvernail et enleva deux bordages de la batterie de 24; quelques minutes après, la sonde rapportant 7 brasses 1/2, nous mouillâmes nos deux ancres. Il fallut nous débarrasser à l'instant du gouvernail, qui, frappant très fort dans l'arcasse, pouvait nous crever d'un moment à l'autre. L'espoir de conserver encore le vaisseau nous fit jeter aussitôt le bois, les dromes, farines, salaisons, et défoncer les pièces à eau, vin, eau-de-vie, et vider le tout par le moyen des pompes. A 2 heures, un canot de *l'Indomptable* étant venu demander quels étaient nos besoins, on lui répondit qu'il fallait une chaloupe, une ancre, des grelins et dans tous les cas autant d'embarcations qu'il serait possible. Si tout cela avait été envoyé, je n'aurais pas maintenant le malheur de vous annoncer la perte du vaisseau, car ce ne fut qu'à 8 heures environ qu'on nous envoya quelques canots. D'ailleurs les ancres nous eussent été inutiles alors, puisque la mer était basse et que nous talonnions fortement. Le pilote espagnol assurait qu'il ne fallait plus songer qu'à sauver les hommes; je vis bien que c'était là toute notre ressource, attendu que le vaisseau avait une voie d'eau considérable pour laquelle les pompes ne suffisaient plus. A 2 heures, l'eau était dans le faux-pont, tout le monde et par conséquent les blessés avaient évacué, et c'est alors que je me décidai à quitter le vaisseau qui disparut à 3 h. 1/2.

J'ai l'honneur. . . . .

F. Fournier.

Certifié le présent rapport, par tous les officiers et maîtres embarqués sur le dit vaisseau. *(Suivent les signatures).*

. . . .

. . . .

J'observe qu'au moment où l'ordre d'amener a été donné, *le Bucentaure* n'était soutenu par aucun vaisseau de l'armée. *La S^ma Trinidad*, qui était son matelot de l'avant, avait laissé arriver et s'en allait sous le vent avec toutes voiles dehors.

Le commissaire de l'armée,

F. Fournier, Cruvelier.

L'HORTENSE

Rapport du capitaine de vaisseau Delamare-Lamellerie, commandant la frégate de S. M. I. et R. **l'Hortense** (1).

A bord, le 3 brumaire an XIV (25 octobre).

Le 28 au matin (20 octobre), l'armée combinée sortit de Cadix. Depuis la veille, plusieurs vaisseaux français et espagnols, ainsi que toutes les

(1) *Archives de la Marine*, BB4, 237.

frégates, louvoyaient en dehors de la rade à la vue de trois frégates anglaises en observation. Le soir, l'amiral signala qu'il gouvernerait au S.-O.-1/4 S. pendant la nuit, et qu'il ne ferait de voile que pour faire trois milles. Dans la nuit du 28 au 29, l'armée navigua sous petite voile jusqu'à la pointe du jour.

A 6 heures 45 du matin, l'armée ennemie parut au vent à nous, distante de cinq à six lieues, au nombre de vingt-sept vaisseaux, dont sept à trois ponts, quatre frégates et trois petits avisos.

A 7 heures 40, l'amiral ordonna la ligne de bataille dans l'ordre naturel tribord amures, le vent était alors très faible au N.-O.. A 8 heures, il fit le signal de virer de bord lof pour lof tous à la fois; à 8 heures 15, ce mouvement fut exécuté. La ligne se formait avec beaucoup de peine par la faiblesse de vent, et les vaisseaux d'avant-garde se trouvaient embarrassés.

A 8 heures 45, l'amiral ordonna au vaisseau de tête d'augmenter de voile et de tenir le plus près, et aux autres vaisseaux de le suivre par un mouvement successif. L'ennemi, pendant ce temps, forçait de voile, faisant route sur deux colonnes, et manœuvrait pour couper la ligne; la colonne de droite se dirigeant sur le centre, et la colonne de gauche à la tête de notre ligne.

A 11 heures 30, l'amiral ordonna de tirer sur l'ennemi lorsqu'il serait à portée ; à ce moment, l'escadre d'observation était sans ordre et assez loin de l'arrière-garde; le centre était en panne au moment où le combat s'engagea. A midi et cinq minutes, le vaisseau *le Fougueux* fit feu sur le vaisseau de tête de la colonne de droite ennemie qui venait couper la ligne derrière *la Santa Ana;* il avait, quelques moments avant, amuré sa misaine pour empêcher l'ennemi d'exécuter son projet. Le vaisseau *la Santa Ana* avait son grand hunier et son perroquet de fougue sur le mât; malgré cela, la ligne fut coupée et le vaisseau *la Santa Ana* enfilé. Les vaisseaux qui suivaient le vaisseau de tête ennemi ont prolongé notre ligne au vent. A midi 30, l'amiral a fait feu et le combat s'est engagé au centre. A 1 heure, la colonne de gauche ennemie attaqua notre avant-garde et prolongea la ligne à contre-bord en se portant vers le centre qui se trouvait très faible; la fumée m'empêcha de distinguer pendant quelque temps ce qui s'y passa. A 1 heure 13, le mât d'artimon et l'itague de petit hunier du vaisseau *la Santa Ana* furent coupés; il était combattu par le vaisseau à trois ponts qui lui avait passé à poupe et plusieurs autres au vent.

A 1 heure 15, le vaisseau à trois ponts fut démâté de son petit mât de hune. Au même moment, j'en vis un autre démâté du grand mât de hune, du petit mât de perroquet et de celui de perroquet de fougue.

A 1 heure 30, voyant que dix vaisseaux de l'avant-garde ne combattaient plus, n'ayant pas d'ennemis par leur travers, j'en fis le signal à l'amiral; aussitôt il ordonna à l'avant-garde de virer lof pour lof par la contremarche. A 1 h. 50, *le Bucentaure* fut démâté de son grand mât et de son

mât d'artimon. A 2 heures, il signala par un seul pavillon l'article 5 du cahier : « ordre aux vaisseaux qui, par leurs positions, ne combattent pas de prendre une part quelconque à l'action le plus promptement possible » ; il y avait une demi-heure que *le Montañés* s'était retiré avec les frégates, n'ayant aucune avarie apparente. A 2 heures, le feu était très vif au centre et à l'arrière-garde. A 2 heures 17, le grand mât et le mât d'artimon de *la S^ma Trinidad* sont tombés, et à 2 heures 30, celui de misaine ; il ne tira plus. Peu après, j'aperçus *le Bucentaure* totalement démâté près de *la S^ma Trinidad*, ainsi que plusieurs vaisseaux ennemis, dont un à trois ponts. A 2 h. 40, l'avant-garde exécutait le mouvement ordonné par l'amiral ; elle avait pris tribord amures et se dirigeait sur le centre. Peu après, le combat s'étant engagé vigoureusement entre ces vaisseaux et ceux des ennemis, plusieurs laissèrent arriver sur les frégates, tandis qu'en serrant le vent tribord amures ils auraient pu imiter la manœuvre du général Dumanoir, qui s'était porté au centre pour secourir nos vaisseaux qui souffraient beaucoup.

A 3 h. 45, un vaisseau espagnol s'étant abordé avec un vaisseau ennemi fut démâté de son mât d'artimon, pris à l'abordage et remorqué aussitôt en dehors de la ligne. A 4 heures, le feu prit à bord d'un vaisseau français. A 4 h. 30, le combat s'était ralenti ; il y avait une très grande quantité de vaisseaux désemparés ; le vaisseau *le Neptuno* serrait le vent pour rallier trois vaisseaux français, qui combattaient vigoureusement, et signalait d'imiter sa manœuvre ; il avait près de lui le vaisseau *le Pluton* qui serrait aussi le vent. Mais ces deux vaisseaux voyant qu'au lieu de les rallier les autres vaisseaux laissaient porter sur l'amiral Gravina, qui avait fait le signal de ralliement, laissèrent aussi arriver. A 5 h. 10, le feu cessa de part et d'autre. L'armée anglaise était au vent et avait avec elle les vaisseaux démâtés et désemparés ; le vaisseau *l'Intrépide* ayant encore son mât de misaine tâchait de rallier aussi, mais son mât ayant tombé, il fut prolongé par un vaisseau anglais qui lui tira une volée ; il lui riposta. A 6 heures, il n'y avait plus que dix vaisseaux de notre armée ralliés à l'amiral Gravina, qui fit route au Nord pendant la nuit, et, dans la nuit, nous avons mouillé en dehors de la rade de Cadix, ainsi que tous les vaisseaux qui avaient rallié.

Le lendemain matin 30, l'amiral Gravina me donna ordre de croiser devant la rade et d'en faire le signal aux autres frégates. J'appareillai sur-le-champ et fis signal aux frégates françaises de mettre sous voile. Je restai sous voiles toute la journée. A midi, le vent passa au S.-O. en tempête, et je mouillai ainsi que toutes les frégates à l'entrée de la rade, à deux encâblures des Porques. A 8 h. 1/2 du soir, la nuit étant très sombre, j'entendis des coups de canon de détresse très près de la Tour Saint-Sébastien. Au jour, j'aperçus le vaisseau *le Bucentaure* qui était touché sur la pointe Diamant. J'appareillai en coupant mes câbles pour tâcher de le remorquer et je lui envoyai tous mes canots ; mais, lorsque je fus assez près de lui, le pilote que j'avais à bord me dit qu'il était impossible de le retirer

avec la frégate. Je fis route alors sur deux autres vaisseaux démâtés qui se trouvaient au large ; *le Neptuno* espagnol, qui se trouvait le plus près du port, me demanda la remorque. Je la lui donnai, mais le grelin ayant cassé à l'entrée du port, je fis un bord pour pouvoir prendre un mouillage sûr, n'ayant plus qu'une ancre. Le soir, je mouillai vis-à-vis la ville, d'après l'ordre du commandant du *Pluton*. Je fis tout de suite mettre l'ancre de calle au mouillage.

A peine cette opération fut-elle finie et l'ancre mouillée, que le câble de babord cassa et je chassai jusqu'auprès du vaisseau *le San Justo*, qui avait quatre ancres à la mer ; le vent étant en tempête, la frégate fut jetée sur le vaisseau qui lui emporta sa bouteille de babord, cassa le bossoir et le minois. Je parvins à me dégager, après de grandes avaries à la poupe et au gréement, en filant le seul câble qui me restait et je vins mouiller dans le fond de la rade avec deux ancres à jet. Le capitaine de port de Cadix vient de m'envoyer une petite ancre et un câble, et je suis maintenant avec cette seule ressource exposé à faire côte si elle ne tient pas, ayant (malgré ma détresse) envoyé une ancre à jet et un grelin à la frégate *le Rhin* qui était touchée.

DELAMARE-LAMELLERIE.

LE NEPTUNE

Extrait du Journal du vaisseau le **Neptune** (1).

A bord du vaisseau *le Neptune*, en rade de Cadix,
le 6 brumaire an XIV (28 octobre).

Du 27 au 28 (19 au 20 octobre). — A 11 heures du matin, toute l'armée combinée aux ordres de l'amiral Villeneuve a mis à la voile de la rade de Cadix, dirigeant sa route au plus près du vent babord amures, le vent du S. au S.-O.. Aussitôt la division aux ordres du général Magon, qui avait sorti la veille, s'est ralliée à elle.

On comptait, en ce moment, 4 bâtiments ennemis à vue.

Du 28 au 29 (20 au 21 octobre). — Le vent du S.-S.-O. variable jusqu'au O.-N.-O. beau frais ; le temps couvert et pluvieux.

A 1 h. 45, l'amiral a fait le signal de former l'ordre de marche sur trois colonnes au plus près du vent babord amures, dans l'ordre naturel. J'ai aussitôt manœuvré pour prendre mon poste.

A 3 h. 30, l'amiral a fait le signal de virer lof pour lof tous à la fois ; peu de temps après, il a fait celui d'ordre de marche sur trois colonnes au plus près du vent tribord amures et dans l'ordre naturel.

A 5 h. 45 du soir, l'amiral a ordonné le branle-bas et de se préparer

(1) *Archives de la Marine*, BB4, 232. Aut. sig. du capitaine de vaisseau Maistral.

au combat; dès le commencement de la nuit, nous aperçûmes au vent à nous quelques bâtiments ennemis qui faisaient des signaux.

A 8 heures du soir, l'amiral fit celui de former la ligne de bataille sans avoir égard aux postes en se formant sur le vaisseau le plus sous le vent; aussitôt tous les vaisseaux ont manœuvré pour exécuter cet ordre.

Les bâtiments ennemis qui étaient au vent ont continué à faire des signaux.

Au jour, les vaisseaux hors de la ligne continuaient à prendre poste dans les intervalles qu'ils y apercevaient. Le peu de vent qu'il faisait alors, a beaucoup nui à la célérité de cette manœuvre.

On a aperçu au vent les vaisseaux arrivant sur nous en forme d'échiquier.

A 8 heures du matin, le signal fut fait: « l'armée de la République étant en bataille ou sur une ligne quelconque sous le vent, l'ennemi en peloton ou sur une ligne quelconque ou même sur plusieurs lignes, cherchant à engager l'arrière-garde de l'armée, ordre à tous les vaisseaux de virer vent arrière tous à la fois. »

Le peu de vent que nous avions ne permit de faire ce mouvement qu'avec beaucoup de lenteur.

Les ennemis venant du vent et continuant d'arriver sur nous dans le même ordre que j'ai cité ci-dessus.

A 10 heures, l'amiral a fait le signal de tenir le plus près les amures à babord, et ordre aux vaisseaux de suivre par un mouvement successif ceux des vaisseaux de tête.

Le vent continuant à nous manquer ne permit pas aux vaisseaux de se ranger en ligne et les obligea de se trouver en pelotons dans plusieurs parties.

A 11 h. 45, l'amiral fit le signal de faire commencer le combat ou ordre de tirer sur l'ennemi dès que l'on serait à portée.

Du 29 au 30 (21 au 22 octobre). — Le vent du O. au O.-N.-O. presque calme, le vaisseau gouvernant à peine, l'armée anglaise rangée sur deux colonnes, celle de droite paraissant vouloir attaquer l'arrière-garde, et celle de gauche l'avant-garde. Elles venaient avec plus de vent que nous n'en avions.

A midi, l'amiral fit le signal de faire « tenir le vent tout à la fois à l'escadre qui est à l'arrière-garde. »

A midi et demie, « ordre aux vaisseaux qui par leur position ne combattent pas d'en prendre une quelconque qui les rapportent le plus promptement possible au feu. »

J'étais dans ce moment sous le vent de quelques vaisseaux que le peu de vent avait conduits à m'empêcher de prendre poste dans la ligne, ce qui pour le moment me privait de prendre part à l'action sans quitter cette position. Aussi, d'après le signal qui fut fait par l'amiral, suis-je venu sur tribord pour engager le combat avec les vaisseaux à trois ponts qui avaient coupé la ligne en arrière de *la Santa Ana*.

Après avoir combattu dans cette position, je suis revenu sur babord pour éviter d'aborder et de canonner les vaisseaux de notre armée que le calme et le dégréement avaient conduits à se mettre par mon travers du côté de l'ennemi.

J'engageais le combat du côté de babord avec les vaisseaux ennemis qui avaient coupé la ligne à l'avant-garde.

A midi 45, l'amiral fit le signal de « virer lof pour lof à l'escadre qui était à l'avant-garde ». Par suite de ce mouvement, plusieurs vaisseaux de notre armée se trouvant dans la direction des vaisseaux ennemis avec lesquels je combattais, m'obligea de faire cesser le feu pour éviter les méprises.

A 4 heures, ayant aperçu le vaisseau *le Principe de Asturias*, monté par l'amiral Gravina, attaqué par plusieurs vaisseaux ennemis, je dirigeais ma route pour aller à son secours; après quelques volées tirées sur l'ennemi, je parvins à les obliger à tenir le vent et à l'abandonner.

A 4 h. 15, *le Principe de Asturias* fit le signal de ralliement général et absolu; j'ai aussitôt manœuvré pour exécuter cet ordre et fait route avec lui pour le mouillage de Rota.

Du 30 vendémiaire au 1er brumaire (22 au 23 octobre). — Le temps très mauvais, le vent du Sud avec apparence de coups de vent; le soir, à 6 heures, le vent ayant beaucoup augmenté, le câble de babord a cassé.

Dans la nuit, le vaisseau *le Bucentaure*, dématé de tous mâts et repris sur l'ennemi, a fait naufrage à la pointe Saint-Sébastien; aussitôt le jour, le vent et la mer ayant un peu tombé, j'ai envoyé mes embarcations sauver l'équipage.

Le vaisseau *l'Algésiras*, également dématé de tous mâts, est venu pendant la nuit prendre le mouillage de Rota.

A 9 h. 1/2 du soir, le câble de tribord a cassé.

A 11 heures du matin, j'ai appareillé pour exécuter l'ordre qui m'avait été donné par le commandant Cosmao. Cette manœuvre a servi a protéger la retraite des vaisseaux *la Santa Ana* et du *Neptuno*, qui, étant à la vue de l'ennemi eussent été capturés derechef.

Du 1er au 2 (23 au 24 octobre). — A 6 h. 1/2, mouillé dans la rade de Cadix. Dans la nuit, coup de vent du S.-O. au S.; les vaisseaux espagnols *le San Francisco de Asis* et *le Neptuno* ont fait naufrage à la côte.

Les vaisseaux *l'Algésiras, l'Argonaute* et *l'Indomptable* ont tiré toute la nuit des coups de canon d'assistance.

MAISTRAL,
Commandant du vaisseau *le Neptune*.

Rapport du capitaine de vaisseau Maistral, commandant le vaisseau le Neptune (1).

A bord du vaisseau *le Neptune*, le 2 frimaire an XIV (15 décembre).

Monseigneur,

L'amiral Rosily m'ayant fait part de vos intentions sur le désir que vous aviez d'un plus grand développement sur l'affaire qui a eu lieu le 29 vendémiaire, entre l'armée combinée de France et d'Espagne contre celle d'Angleterre à la hauteur de Cadix, je vais faire mes efforts pour remplir vos vues sur ce que je pourrai avoir omis dans le rapport que j'ai eu l'honneur de vous faire.

Vous saurez que, faisant partie des vaisseaux qui combattaient dès le premier moment de l'action, je n'ai pu, comme ceux qui en étaient les observateurs, apercevoir toutes les parties de l'armée; aussi, ne pourrai-je vous parler que de ce qui se passait dans les lieux où je me suis trouvé pendant le combat.

Au moment où l'amiral fit le signal « ordre de faire commencer le combat ou de tirer sur l'ennemi dès qu'on sera à portée», l'armée formait un ordre de bataille babord amures, mais les vaisseaux, au lieu d'être dans les eaux des uns des autres et sur une ligne, se trouvaient dans plusieurs parties en peloton. L'avant-garde et l'arrière-garde étaient un peu sous le vent du corps de bataille, ce qui fit à l'amiral leur faire avant l'action le signal de tenir le vent.

La ligne, dans la partie où j'étais, était formée ainsi qu'il suit: *le Bucentaure* dans les eaux du vaisseau *la S^ma^ Trinidad*; *le Neptune* un peu sous le vent des eaux du *Bucentaure*, mais à la portée de la voix; *le San Justo* (dont le poste dans l'ordre de bataille naturel devait être entre *l'Indomptable* et *l'Intrépide*) se trouvait au vent à moi par ma hanche de babord à la portée de la voix; *le Redoutable* dans mes eaux et *le San Leandro* un peu sous le vent; plus de l'arrière était le vaisseau *la Santa Ana*. *Le San Justo*, ne se trouvant pas à son poste et venant en dépendant se mettre par mon travers au vent, m'embraya; je lui hélai aussitôt pour lui demander *s'il savait son poste*; je lui dis que le mien était d'être matelot de l'arrière du vaisseau *le Bucentaure*; il me répondit qu'il allait se placer derrière moi, *ce qu'il ne fit pas*, et continua à se tenir au vent et à me dépasser de l'avant, ce qui me fit tomber un peu sous le vent et m'écarter du vaisseau amiral dont j'étais dans le premier moment, comme je l'ai dit ci-dessus, à la portée de voix, place que j'eusse conservée s'il n'avait pas fait cette fausse manœuvre. J'étais dans cette position lorsqu'après que le vaisseau à trois ponts ennemi qui avait coupé la ligne à poupe de

(1) *Archives de la Marine*, B B 4, 237. Rapport (aut. sig.) adressé à S. Ex. le Ministre de la Marine et des Colonies.

la Santa Ana, l'amiral fit le signal « ordre aux vaisseaux qui par leur position actuelle ne combattent pas, d'en prendre une quelconque qui les rapporte le plus promptement possible au feu ».

Peu de temps après, il fit celui à l'avant-garde de virer lof pour lof, et, au même moment, ayant engagé le combat avec ce vaisseau ennemi qui combattait *la Santa Ana*, je ne pus apercevoir le mouvement d'exécution de cette escadre.

Je fis cette manœuvre me voyant à l'abri du vaisseau *le San Justo*, et m'apercevant que le vaisseau *la Santa Ana* ne faisait pas une défense proportionnée à sa force, et apercevant en outre plusieurs hommes cachés en dehors du vaisseau du côté opposé à l'ennemi, il était donc essentiel d'aider ce vaisseau dans sa défense pour qu'il ne tombât pas au pouvoir de l'ennemi, dès les premières volées, seule manière de combattre dans la position où nous étions.

Après quelques temps d'engagement, je vis *la Santa Ana* lui passer de l'avant, après s'être abordé, et avoir démâté de son mât d'artimon, avec le beaupré de l'ennemi. Je suspendis le feu, *la Santa Ana* se trouvant entre moi et l'ennemi ; je revins aussitôt sur babord pour prendre part à l'action contre les vaisseaux ennemis qui avaient coupé la ligne en arrière du vaisseau amiral. Quelle fut ma surprise lorsque j'aperçus *le San Justo* se retirer du poste dont il m'avait privé et fuir vent arrière en allant sous le vent se rallier aux frégates ; il n'a pris aucune part à l'action.

J'ai dit, que vers les quatre heures, je fus au secours du vaisseau *le Principe de Asturias*, qui était combattu par des forces supérieures, mais j'ai omis de dire qu'il avait amené son pavillon, parce que j'ai pensé que cet événement ne pouvait avoir eu lieu que par l'effet d'un boulet qui en avait coupé la drisse. J'ai omis également de dire qu'après avoir aidé à sauver ce vaisseau de la capture de l'ennemi, je tins le vent en faisant le signal de ralliement et d'imiter ma manœuvre, voulant rallier les vaisseaux qui me paraissaient encore en état de combattre pour aller au secours de ceux qui combattaient encore (le vaisseau espagnol *le Neptuno* était de ce nombre) ; je fis ce signal, n'en apercevant aucun dans ce moment à bord des vaisseaux qui étaient à vue ; le vaisseau *le Pluton*, quoique le plus maltraité, m'imita.

J'aperçus sur la fin du combat, lorsque je fus au *Principe de Asturias*, deux vaisseaux dans le Sud à la distance de 3 ou 4 lieues, faisant route à l'Est ; l'un m'a paru être démâté de son grand mât et de celui d'artimon, et l'autre bien gréé paraissait l'avoir à la remorque.

Il y avait en outre, un vaisseau de ceux qui avaient combattu, qui consumait dans les flammes ; nous avons su depuis que c'était le vaisseau *l'Achille* auquel le feu prit par l'incendie du mât de misaine qui tomba au milieu du vaisseau sur les embarcations.

Voilà, Monseigneur, ce que j'ai pu apercevoir au milieu d'un tourbillon de fumée qu'un feu continuel entretenait sur nous et sur tous les vaisseaux de l'armée, et qui ne se dissipait que par intervalles.

Monseigneur, j'ai l'honneur... MAISTRAL.

LE REDOUTABLE

Rapport du capitaine de vaisseau Lucas, commandant le vaisseau le Redoutable (1).

Du caussionnement de Reading (en Angleterre),
le 2 janvier 1806.

Monseigneur,

Quoique la perte du vaisseau *le Redoutable* fasse cependant partie de la défaite qu'a éprouvée l'armée combinée de France et d'Espagne à la sanglante affaire du cap de Trafalgar, le combat particulier de ce vaisseau n'en mérite pas moins, je pense, une place distinguée dans les annales de la marine française. En conséquence, je dois à la mémoire des braves qui ont péri dans ce terrible combat ou qui ont été ensevelis sous les débris du *Redoutable* lorsqu'il a coulé au fond, je dois à la gloire du petit nombre de ceux qui ont réchappé à cet inexprimable carnage, de mettre sous les yeux de Votre Excellence le tableau de leurs exploits, les efforts de leur valeur et surtout les expressions de leur amour et de leur attachement pour S. M. I. et R., dont le nom mille fois répété avec le plus grand enthousiasme semblait les rendre invincibles; rien ne peut égaler l'ardeur de ces héros à l'instant où je leur annonçai que nous allions aborder l'amiral anglais, et jamais l'intrépide Nelson ne pouvait succomber en combattant des ennemis plus dignes de son courage et de sa grande réputation.

Je n'entreprendrai point par ce rapport de démontrer les mouvements des deux armées pendant toute l'action; enveloppé moi-même dans le feu et la fumée, je ne distinguais qu'à peine et par intervalle les vaisseaux qui m'avoisinaient; je ne puis citer que les manœuvres qui ont précédé l'engagement et une partie de celles qui ont terminé cette malheureuse affaire, mais j'entrerai dans tous les détails des circonstances qui ont eu lieu à bord du *Redoutable* pendant le combat qu'il a soutenu au canon et à l'abordage contre les vaisseaux *le Victory*, de 110 canons, *le Téméraire*, de la même force, et un troisième vaisseau à deux batteries dont j'ignore précisément le nom.

Le 28 vendémiaire au matin, l'armée combinée mit à la voile de la baie de Cadix avec un vent du Sud d'abord faible, ensuite joli frais; elle était composée de 33 vaisseaux de guerre, dont 18 français et 15 espagnols, de 5 frégates et 2 bricks français. A peine fut-elle dehors que les vents passèrent au S.-O. bon frais, par grains; l'amiral fit prendre des ris; plusieurs vaisseaux espagnols furent très longs dans cette opération, ce qui les fit tomber beaucoup sous le vent. Lorsqu'on eut achevé, l'armée fit route sans ordre à l'O.-N.-O., les amures à babord. Le vaisseau *le Redoutable* était dans les eaux du *Bucentaure*, à petite distance,

(1) *Archives de la Marine*, B B4, 237. Adressé à Decrès.

lorsque vers les midi ce vaisseau signala un homme tombé à la mer; je mis sur-le-champ en panne et un canot à l'eau qui sauva l'homme qui y était tombé; j'en fis de suite le signal et peu après je repris mon poste.

A 1 heure après-midi, les vents ayant passé à l'O., l'amiral fit virer l'armée de bord tout à la fois; aussitôt l'évolution terminée, il signala l'ordre de marche sur trois colonnes, les amures à tribord, et prévint qu'il allait passer au centre de la sienne; d'après cette ordre, *le Redoutable* comme chef de file de la première escadre, dut prendre la tête de la colonne du centre, et je manœuvrai en conséquence pour m'y placer; toute l'après-midi se passa sans qu'on pût parvenir à former cet ordre, quoique l'amiral signalât à plusieurs vaisseaux de prendre leurs postes. A 7 heures du soir, le vent était moins fort, mais la mer était un peu houleuse du Ouest, l'armée gouvernait au S.-S.-O.; je signalai à l'amiral que je découvrais une escadre ou flotte ennemie au vent; elle ne me paraissait pas très éloignée, les bâtiments de cette escadre faisaient une grande quantité de signaux très remarquables par la beauté et l'éclat des feux colorés qu'ils employaient à cet effet.

Vers les 9 heures du soir, l'amiral signala de former promptement l'ordre de bataille sans égard aux postes. Pour exécuter ce mouvement, les vaisseaux le plus sous le vent devaient mettre un feu à chaque mât pour marquer leurs positions; j'ignore si cette précaution fut prise, mais il ne me fut pas possible de les apercevoir; l'armée était très dispersée, les vaisseaux de la ligne de bataille et ceux de l'escadre d'observation se trouvaient confondus. Tous les bâtiments ayant répété par des feux les signaux de l'amiral, il ne me fut plus possible de reconnaître son vaisseau. Je suivis alors le mouvement de plusieurs autres qui arrivèrent pour rallier ceux qui étaient sous le vent. Vers les 11 heures du soir, je me trouvai près de l'amiral Gravina, qui commençait avec 5 ou 6 vaisseaux à former une ligne de bataille; après avoir demandé le nom du *Redoutable*, il m'ordonna de prendre poste dans cette ligne; je le priai de m'en laisser prendre la tête, il me le permit et je m'y plaçai de suite. Les vents étaient à peu près de la même partie et nous avions toujours les amures à tribord; tous les vaisseaux étaient en branle-bas de combat, l'amiral en avait donné l'ordre immédiatement après l'appareillage; tout était parfaitement disposé à bord du *Redoutable*, mais comme j'avais la certitude d'un engagement inévitable pour le lendemain, je ne gardai sur le pont que le moins de monde possible et j'envoyai coucher la plus grande partie des officiers et de l'équipage, afin de les avoir plus dispos à combattre.

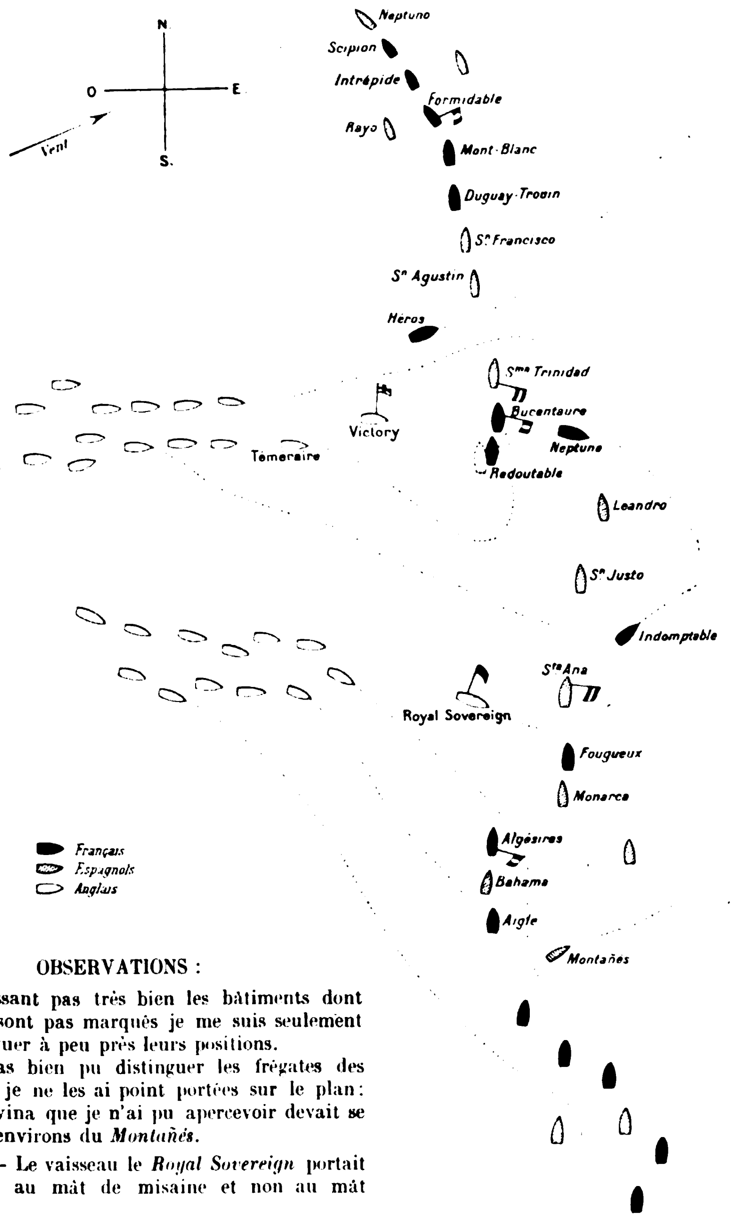
Quelques jours avant notre départ de Cadix, chaque vaisseau reçut de l'amiral un ordre par écrit de se tenir prêt à mettre sous voiles; ce même ordre rappelait aux capitaines une lettre circulaire qui leur fut adressée par lui au départ de Toulon, par laquelle il faisait connaître ses intentions en cas de rencontre de l'ennemi, et la conduite que dans ce cas chaque vaisseau devait tenir; il semblait que dès lors l'amiral eût prévu la manière dont nous avons été attaqués, et si ses dispositions eussent été

généralement suivies, 20 ou 22 vaisseaux seulement de l'armée combinée n'eussent point eu à combattre toute l'armée anglaise forte de 27 vaisseaux, dont 7 à trois ponts, et une partie de ces premiers n'eût point succombé malgré des prodiges de valeur et la résistance la plus opiniâtre.

Le 29, au point du jour, l'ennemi fut aperçu au vent, c'est-à-dire de l'O.-S.-O. au S.-O.; il ventait peu et la mer était toujours houleuse, l'armée combinée était répandue à peu près S.-E. et N.-O., les vaisseaux étaient très dispersés et ne formaient aucune ligne apparente. L'ennemi était aussi sans ordre, mais manœuvrait pour se rallier; sa force fut alors bien reconnue; on distingua 27 vaisseaux de guerre, dont 7 à trois ponts, 4 frégates et une goëlette. Vers les 7 heures du matin, l'amiral signala de former la ligne de bataille dans l'ordre naturel, les amures à tribord; j'abandonnai alors la position que j'avais occupée une partie de la nuit et je virai de bord pour aller prendre celle qui m'était assignée dans la ligne de bataille, j'en étais fort éloigné; cependant à 8 heures 1/2, j'étais parvenu à prendre mon poste.

A 9 heures, l'ennemi se forma sur deux pelotons, se couvrit de voiles, même de bonnettes, et laissa arriver sur notre armée avec une petite brise d'O.-S.-O.; l'amiral jugeant alors qu'il cherchait à porter ses efforts sur notre arrière-garde, fit virer l'armée de bord lof pour lof tout à la fois; dans ce nouvel ordre, *le Redoutable* devait se trouver le troisième vaisseau dans les eaux de celui amiral *le Bucentaure*. Je m'empressai en conséquence de me placer derrière ce vaisseau, laissant entre lui et moi l'espace nécessaire pour les deux vaisseaux qui devaient me précéder: l'un n'était pas très éloigné de son poste, mais l'autre ne manœuvrait point pour prendre le sien et se trouvait beaucoup sous le vent de la ligne, qui commençait à se former en avant de l'amiral. Vers les 11 heures du matin, les deux pelotons de l'armée ennemie approchaient de notre armée: l'un, précédé par le vaisseau à trois ponts *le Royal Sovereign*, monté par le vice-amiral Collingwood, se dirigeait sur notre nouvelle arrière-garde, et l'autre, précédé par les vaisseaux *le Victory*, de 110 canons, monté par l'amiral Nelson, et *le Téméraire*, aussi de 110 canons, manœuvrait pour attaquer notre corps de bataille. A 11 heures 1/4, les vaisseaux de notre arrière-garde commencèrent à tirer sur le vaisseau *le Royal Sovereign;* ce vaisseau nous envoya de loin quelques coups de canons auxquels je ne voulus pas répondre; j'étais toujours dans les eaux de l'amiral français, mais il existait entre lui et moi une lacune qui ne se fermait point par les deux vaisseaux qui devaient me précéder: l'un était trop sous le vent pour pouvoir venir prendre son poste, et l'autre, que j'ai déjà dit n'en être pas très éloigné, s'en écarta beaucoup en arrivant pour tirer sur *le Royal Sovereign* qui était à plus de mi-portée. Le peloton conduit par l'amiral Nelson approchait de notre corps de bataille; les deux vaisseaux à trois ponts qui le précédaient, manœuvraient ostensiblement pour envelopper le vaisseau amiral français; l'un d'eux cherchait à lui passer à poupe. Aussitôt que j'eus reconnu cette intention, certain d'ailleurs que mes

Position des deux armées à l'instant où le combat a commencé.



OBSERVATIONS :

Ne connaissant pas très bien les bâtiments dont les noms ne sont pas marqués je me suis seulement borné à marquer à peu près leurs positions.

N'ayant pas bien pu distinguer les frégates des deux armées je ne les ai point portées sur le plan : l'amiral Gravina que je n'ai pu apercevoir devait se trouver aux environs du *Montañés*.

Errata. — Le vaisseau le *Royal Sovereign* portait son pavillon au mât de misaine et non au mât d'artimon.

Croquis joint au rapport du capitaine de vaisseau Lucas, commandant le *Redoutable*.

(*Archives de la Marine*, BB4, 237.)

deux matelots d'avant ne pouvaient plus venir prendre leurs postes, je fus mettre le beaupré du *Redoutable* sur la poupe du *Bucentaure*, bien décidé à sacrifier mon vaisseau pour la défense du pavillon amiral. J'en fis part à mes officiers et à mon équipage, qui répondirent à mes intentions par des cris mille fois répétés de : « Vive l'Empereur! Vive l'Amiral! Vive le Commandant! » Précédé par les tambours et les fifres que j'avais à bord, je fus à la tête de mon état-major parcourir les batteries ; partout je trouvais des braves brûlants d'impatience de commencer le combat; plusieurs me dirent : « Commandant, n'oubliez pas l'abordage (1) ! »

A 11 h. 1/2 (2), l'armée combinée arbora son pavillon ; celui du *Redoutable* le fut d'une manière imposante; les tambours battaient aux drapeaux, les mousqueteries présentaient les armes ; il fut salué par l'état-major et l'équipage par sept cris de : « Vive l'Empereur! »

A 11 h. 3/4 (3), le peloton ennemi qui se dirigeait sur notre corps de bataille se trouvant à portée, le vaisseau *le Bucentaure* et son matelot d'avant commencèrent à tirer sur le vaisseau *le Victory*. Je fis monter sur le gaillard une grande partie des chefs de pièce, pour leur faire remarquer combien nos vaisseaux tiraient mal : tous les coups portaient trop bas et tombaient à l'eau ; je les engageai à tirer à démâter et surtout à bien pointer.

A 11 h. 3/4, *le Redoutable* commença le feu par un coup de canon de la première batterie, qui coupa la vergue du petit hunier du vaisseau *le Victory*, qui gouvernait toujours sur le mât de misaine du *Redoutable* ;

---

(1) Depuis que *le Redoutable* était armé, rien n'avait été négligé à bord pour instruire l'équipage à toute espèce d'exercice ; mes idées s'étaient toujours tournées sur le combat à l'abordage. Je comptais tellement sur son succès que tout avait été mis en usage pour l'entreprendre avec avantage ; j'avais fait faire pour tous les chefs de pièce des gibernes en toile pour contenir deux grenades, les baudriers de ces gibernes portant un tube de fer-blanc contenant une petite mèche. Dans tous nos exercices, je faisais lancer une grande quantité de grenades de carton, et je menais souvent les grenadiers à terre pour faire éclater devant eux des grenades de fer; ils avaient tellement acquis l'habitude de les jeter que le jour du combat nos gabiers en lançaient deux à la fois. J'avais à bord 100 mousquetons portant une longue baïonnette ; les hommes à qui ils étaient destinés étaient si bien exercés à s'en servir, qu'ils montaient jusqu'au milieu des haubans pour faire le feu de mousqueterie. Tous les hommes portant des sabres apprenaient tous les jours à espadonner, et le pistolet leur était devenu une arme familière. Les grapins d'abordage se lançaient à bord avec assez d'adresse pour parvenir à accrocher un vaisseau qui n'eût pas même été précisément à nous toucher.

Dans le branle-bas de combat, chacun se rendait à son poste tout armé et les armes chargées ; il les plaçait aux environs de sa pièce à des tresses clouées entre chaque barrot.

Enfin, l'équipage avait lui-même une telle confiance dans cette manière de combattre, qu'il m'engageait souvent à aborder le 1er bâtiment auquel nous aurions affaire.

(2) La minute de ce rapport donne 11 heures. *Archives de la Marine*, B B[4], 232.

(3) La minute de ce rapport donne 11 h. 1/2. *Archives de la Marine*, B B[4], 232.

alors des cris de joie furent répétés dans toutes les batteries; notre feu fut bien nourri; en moins de dix minutes ce même vaisseau fut démâté de son mât d'artimon, de son petit mât de hune et de son grand mât de perroquet. Je serrai toujours de si près *le Bucentaure* qu'on me héla plusieurs fois de sa galerie que j'allais l'aborder; effectivement, le beaupré du *Redoutable* toucha légèrement le couronnement de sa poupe, mais je l'assurai qu'il n'avait rien à craindre. Les avaries du *Victory* ne changèrent rien à l'audacieuse manœuvre de l'amiral Nelson; il persistait toujours à vouloir couper la ligne en avant du *Redoutable* et menaçait de nous aborder si nous osions nous y opposer; la grande proximité de ce vaisseau à trois ponts suivi de près par *le Téméraire*, de la même force, loin d'intimider notre intrépide équipage ne fit au contraire qu'accroître son courage, et pour prouver à l'amiral anglais que nous ne redoutions pas son abordage, je fis hisser les grapins à toutes les vergues. Enfin, le vaisseau *le Victory* n'ayant pu parvenir à passer à poupe de l'amiral français, nous aborda à babord de long en long, nous débordant de l'arrière, de manière que notre dunette se trouvait par le travers et à la hauteur de son gaillard d'arrière. Dans cette position, les grapins furent lancés à son bord, ceux de derrière furent coupés, mais ceux de devant résistèrent; nos bordées furent déchargées à bout touchant, il en résulta un carnage horrible. Nous continuâmes à nous canonner pendant quelque temps; nous parvenions avec les écouvillons de corde à charger quelques canons; plusieurs furent tirés à longueur de brague, ne pouvant les palanquer aux sabords qui se trouvaient masqués par les flancs du *Victory*, et par le moyen de nos armes à feu placées dans nos batteries, nous empêchions tellement l'ennemi de charger les siens qu'il avait cessé de tirer sur nous... Quel jour de gloire pour le vaisseau *le Redoutable*, s'il n'avait eu à combattre que le vaisseau *le Victory*! Enfin, les batteries du *Victory* ne pouvant plus nous riposter, je m'aperçus qu'ils se disposaient à venir à l'abordage: les ennemis se portaient en foule sur leurs gaillards. Je fis sonner la trompette, signal reconnu dans nos exercices pour appeler les divisions d'abordage; elles montèrent avec un tel ordre, les officiers et aspirants à la tête de leurs compagnies, qu'on eût dit que ce n'était qu'un simulacre. En moins d'une minute, nos gaillards furent couverts d'hommes armés qui se précipitèrent sur la dunette, sur les bastingages et dans les haubans; il me fut impossible de remarquer les plus braves. Alors il s'engagea un vif combat de mousqueterie, dans lequel l'amiral Nelson combattait à la tête de son équipage; notre feu devint tellement supérieur qu'en moins de quinze minutes, nous fîmes taire celui du *Victory*; plus de deux cents grenades furent jetées à son bord avec le plus grand succès, ses gaillards furent jonchés de morts et de blessés, et l'amiral Nelson fut tué par le feu de notre mousqueterie. Presqu'aussitôt, les gaillards du vaisseau ennemi furent évacués et *le Victory* cessa absolument de nous combattre; mais il était difficile de passer à son bord à cause du mouvement des deux vaisseaux et de la supériorité de l'élévation de sa troisième

batterie. J'ordonnai de couper les suspentes de la grande vergue et de l'amener pour nous servir de pont. L'aspirant Yon et quatre matelots, par le moyen de l'ancre du *Victory*, parvinrent à son bord et nous prévenaient qu'il n'y avait personne dans ses batteries; mais à l'instant où tous nos braves allaient se précipiter pour les suivre, le vaisseau à trois ponts, *le Téméraire*, qui s'était aperçu sans doute que *le Victory* ne combattait plus et allait infailliblement être pris, vint nous aborder à tribord et nous cribler à bout touchant du feu de toute son artillerie. Il serait difficile d'exprimer le carnage horrible que produisit la bordée meurtrière de ce vaisseau; plus de 200 de nos braves en furent tués ou blessés; je fus blessé au même instant, mais pas assez grièvement pour m'empêcher de rester à mon poste. Ne pouvant plus alors rien entreprendre du côté du *Victory*, j'ordonnai au reste de l'équipage de se porter promptement dans les batteries et de décharger sur *le Téméraire* les canons de tribord qui n'avaient pas été démontés par l'abordage de ce vaisseau; cet ordre fut exécuté; cependant nous étions tellement affaiblis et il nous restait si peu de canons en état de servir, que *le Téméraire* nous riposta avec beaucoup d'avantage. Peu de temps après, un troisième vaisseau à deux batteries, dont j'ignore précisément la force, vint se placer en poupe du *Redoutable* et nous canonner à portée de pistolet; en moins d'une demi-heure, notre vaisseau fut tellement criblé qu'il ne représentait plus qu'un monceau de débris. Dans cet état, le vaisseau *le Téméraire* nous héla de nous rendre et de ne pas prolonger une résistance inutile; j'ordonnai à quelques soldats qui étaient près de moi de répondre à cette sommation par des coups de fusil, ce qui fut exécuté avec le plus grand empressement. A peu près dans le même instant, le grand mât tomba en travers sur le vaisseau anglais *le Téméraire*, les deux mâts de hune de ce vaisseau tombèrent à bord du *Redoutable*; toute la poupe fut absolument défoncée, la mèche du gouvernail, la barre, les deux tamisailles, l'étambot, les barres d'arcasse et de hourdi, les jambettes de voûte furent en général mises en lambeaux; les ponts étaient tous percés par les coups de canon du *Téméraire* et du *Victory*; toute l'artillerie fut brisée ou démontée par les boulets ou par les abordages de ces deux vaisseaux. Un canon de 18 de la seconde batterie et une caronade de 36 du gaillard d'avant ayant crevé nous tuèrent et blessèrent beaucoup de monde; les deux côtés du vaisseau, tous les mantelets de sabord et les barrots étaient entièrement hachés; quatre de nos six pompes étaient brisées, ainsi que toutes nos échelles en général, de manière que les communications entre les batteries et les gaillards étaient extrêmement difficiles; tous nos ponts étaient couverts de morts, ensevelis sous les débris et les éclats des différentes parties du vaisseau. Une grande quantité de blessés furent tués dans le faux-pont. Sur 643 hommes d'équipage, nous en avions 522 hors de combat, dont 300 de tués et 222 de blessés, parmi lesquels se trouvait la presque totalité de l'état-major; sur les 121 qui restaient, une grande partie étaient employés au passage des poudres dans le faux-pont et dans la calle

à l'eau, de sorte que les gaillards et les batteries étaient absolument déserts et que nous ne pouvions plus par conséquent opposer aucune résistance. Quiconque n'a pas vu dans cet état le vaisseau *le Redoutable,* ne pourra jamais se former une idée de son désastre. Je ne connais rien à bord qui n'ait été coupé par les boulets; au milieu de cet horrible carnage, les braves qui n'avaient pas encore succombé et ceux blessés, dont le faux-pont était encombré, s'écriaient encore : « Vive l'Empereur ! Nous ne sommes pas encore pris; le commandant existe-t-il encore ? » Dans cet état le feu prit à la braie de notre gouvernail; il n'eut heureusement point de suite, on parvint à l'éteindre. Le vaisseau *le Victory* ne combattait point, il s'occupait seulement à se dégager du *Redoutable,* mais nous étions criblés par les feux croisés du *Téméraire* avec qui nous étions abordés et du vaisseau qui nous canonnait en poupe; ne pouvant nullement riposter et ne voyant aucun de nos vaisseaux, qui étaient tous très éloignés sous le vent, venir à notre secours, je n'attendais plus pour me rendre que la certitude que les voies d'eau qu'avait le vaisseau fussent assez conséquentes pour qu'il ne tardât pas à couler au fond. A l'instant qu'on m'en donna l'assurance et que j'ordonnai d'amener le pavillon, il vint bas de lui-même par la chute du mât d'artimon. Nous fûmes alors abandonnés du vaisseau qui nous canonnait en poupe, mais *le Téméraire* continua encore à tirer sur nous pendant quelque temps et ne cessa que par la nécessité où il se trouva d'éteindre le feu qui prit à son bord. Il était alors environ 2 h. 1/2 de l'après-midi; peu de temps après, les vaisseaux *le Victory, le Redoutable, le Téméraire* toujours fortement liés par les mâtures de l'un qui étaient réciproquement tombées à bord de l'autre, privés tous trois d'ailleurs de l'usage de leur gouvernail, formaient un groupe qui dérivait au gré du vent, et fut involontairement jeté sur le vaisseau *le Fougueux,* qui, ayant combattu contre plusieurs vaisseaux ennemis qui l'avaient ensuite abandonné, n'avait cependant point encore amené son pavillon : il était entièrement dégréé et en partie démâté, et ne gouvernant plus il s'aborda par cet effet avec le vaisseau *le Téméraire. Le Fougueux* était hors d'état d'opposer une forte résistance, le brave capitaine Baudoin voulut faire de vains efforts, mais ayant été tué en cherchant encore à se défendre et son second ayant été blessé presque au même instant, *le Téméraire* fit sauter à son bord quelques hommes de son équipage qui s'emparèrent de ce vaisseau.

L'ennemi ne faisait aucun mouvement pour amariner *le Redoutable* dont les voies d'eau étaient tellement conséquentes que je craignais qu'il ne coulât avant qu'on pût en retirer les blessés; je représentai cette situation au vaisseau *le Téméraire,* en lui observant que s'il tardait plus longtemps à faire passer à bord des hommes de son équipage pour pomper et pour porter les secours dont nous avions le plus pressant besoin, il ne me restait plus qu'à mettre le feu au *Redoutable,* dont l'incendie occasionnerait celui du *Téméraire* et du *Victory*; sur-le-champ, deux officiers, quelques soldats et matelots du *Téméraire* furent envoyés à bord

pour prendre possession du vaisseau, mais à l'instant où l'un des marins anglais mettait le pied dans un sabord de la seconde batterie du *Redoutable*, un de nos matelots, qui était déjà blessé d'une balle à la cuisse, se saisit d'un mousqueton armé d'une baïonnette et fondit sur lui avec fureur, en disant : « Il faut encore que j'en tue un ! », et lui passant la baïonnette dans la hanche, le fit tomber entre les deux vaisseaux. Malgré cet événement, je parvins cependant à retenir à bord les Anglais, qui voulaient repasser à bord du *Téméraire*.

Vers les 3 heures, quelques vaisseaux de notre avant-garde, qui tenaient le vent tribord amures pour s'éloigner du champ de bataille sans paraître cependant dégréés, tirèrent de fort loin sur notre groupe plusieurs coups de canon ; quelques-uns de leurs boulets tombèrent à bord du *Redoutable* et l'un des officiers anglais du *Téméraire*, qui était venu à bord, eut près de moi une cuisse emportée et ne tarda pas à mourir.

Vers les 3 h. 1/2, *le Victory* se sépara du *Redoutable*, mais tellement délabré qu'il était hors d'état de combattre et ce ne fut que vers les 7 heures du soir, qu'on parvint à séparer *le Redoutable* du *Téméraire* qui resta encore abordé avec *le Fougueux*. Nous ne fûmes point amarinés, mais *le Swiftsure* vint nous prendre à la remorque. On fit jouer toute la nuit les deux pompes qui restaient, sans cependant pouvoir entretenir l'eau, quoique la mer fut très belle. Le peu de Français en état d'agir se joignit aux Anglais pour pomper, aveugler quelques voies d'eau, placarder les sabords, épontiller la poupe du vaisseau qui était prête à s'écrouler, enfin jamais nuit ne fut plus laborieuse. Au milieu de tous ces travaux et de l'horrible désordre du vaisseau *le Redoutable*, qui flottait à peine, parmi les décombres et les morts dont les batteries étaient parsemées, je m'aperçus que quelques-uns de nos braves, particulièrement de nos jeunes aspirants, dont plusieurs étaient blessés, ramassaient des armes qu'ils cachaient dans le faux-pont, dans l'intention, disaient-ils, d'enlever *le Redoutable*. Jamais autant de traits d'intrépidité, de valeur et d'audace ne furent déployés à bord du même vaisseau, et jamais l'histoire de la marine n'offrit d'exemple semblable.

Le lendemain matin, le capitaine du *Swiftsure* m'envoya prendre à bord par un canot, ainsi que le lieutenant de vaisseau Dupotet, mon second, et l'enseigne de vaisseau Ducrest ; nous fûmes conduits à bord de ce vaisseau anglais. A midi, *le Redoutable* démâta de son mât de misaine, le seul qui lui restait. A 5 heures du soir, l'eau continuant à gagner les pompes, le capitaine de prise demanda du secours ; toutes les embarcations du vaisseau *le Swiftsure* furent mises à l'eau pour sauver le monde ; il ventait bon frais et la mer était grosse, ce qui rendait très difficile l'embarquement des blessés ; ces malheureux voyant que le vaisseau allait s'engloutir, s'étaient presque tous traînés sur le gaillard d'arrière ; on parvint à en sauver quelques-uns, mais à 7 heures du soir, la poupe du *Redoutable* s'étant entièrement écroulée, il est coulé à fond avec la majeure partie de ces infortunés que le courage avait rendus dignes d'un meilleur

sort; le lendemain, au point du jour, le capitaine du *Swiftsure* ayant aperçu de loin plusieurs hommes sur des dromes les envoya chercher; ils étaient au nombre de 50, presque tous blessés.

169 hommes formant le reste du valeureux équipage du vaisseau *le Redoutable* se trouvèrent alors réunis à bord de ce vaisseau anglais; sur cette quantité, 70 étaient fortement blessés et 64 avaient de légères blessures. La totalité de ces blessés furent renvoyés à Cadix sur un parlementaire, de manière que 35 hommes seulement ont été conduits en Angleterre comme prisonniers de guerre.

Les résultats du combat du vaisseau *le Redoutable* sont : la perte de ce vaisseau dont l'ennemi n'a pas profité et la destruction des trois quarts de son équipage; mais il a occupé seul, pendant toute l'action, les vaisseaux à trois ponts, *le Victory* et *le Téméraire*. Il a par cet effet paralysé la surveillance, les combinaisons, les ordres d'agir suivant les circonstances de l'amiral Nelson, qui, engagé lui-même dans ce combat particulier, ne put que se livrer à l'excès de son courage.

L'Angleterre a perdu le héros de sa marine, qui est tombé sous les coups des braves du *Redoutable;* plus de 300 hommes, dont plusieurs officiers de marque, furent mis hors de combat à bord des deux vaisseaux ennemis. *Le Victory* fut démâté dans l'action de son mât d'artimon, de son petit mât de hune et de son grand mât de perroquet, toutes ses vergues en général furent brisées, ainsi que la barre et la roue de son gouvernail; *le Téméraire* perdit ses deux mâts de hune, ses deux basses vergues; son gouvernail et son étambot furent hachés par les canons de notre première batterie; enfin ces deux vaisseaux ont été renvoyés en Angleterre pour y changer toute leur mâture et y recevoir de fortes réparations.

Je joins à ce rapport un état de situation de l'équipage du vaisseau *le Redoutable* avant et après le combat, qui fera connaître la perte d'hommes dans chaque classe, et une liste nominative des officiers composant l'état-major et les aspirants du dit vaisseau. Les éloges que je dois à tous ces braves sont au-dessus de toute expression; quiconque n'a pas vu ces valeureux officiers et ces jeunes aspirants conduisant à l'ennemi nos colonnes d'abordage aura peine à se former une juste idée de leur bouillante ardeur et de leur intrépide audace, partout à la tête des braves de l'équipage que chacun commandait, debout sur les bastingages, les uns armés de sabre et pistolets, les autres de mousquetons, dirigeaient les feux de mousqueterie et le jet des grenades; dans cette circonstance, les officiers de terre et de mer, les matelots et les soldats semblaient faire assaut de courage sans pouvoir se surpasser, et ce n'est qu'en présentant la liste générale de ces guerriers que je puis désigner les plus méritants.

Monseigneur,

J'ai l'honneur d'être, de Votre Excellence, avec un très profond respect, le très humble et très obéissant serviteur.

LUCAS.

2e ESCADRE

L'INTRÉPIDE

Rapport du capitaine de vaisseau Infernet, commandant le vaisseau de S. M. I. et R. **l'Intrépide** (1).

(Sans date).

Monseigneur,

Le 28 vendémiaire (20 octobre), au point du jour, l'armée combinée composée de dix-huit vaisseaux, cinq frégates, deux bricks français et quinze vaisseaux espagnols, appareilla et mit sous voiles de la rade de Cadix, d'après le signal que nousfi tl 'amiral Villeneuve, qui nous commandait; le vent à la partie du Sud et S.-S.-O. joli frais, temps couvert et par grains, et fîmes route à l'Ouest pour sortir de la baie sous toutes voiles dehors. Avant d'avoir dépassé les Porques, l'amiral fit le signal de branle-bas de combat, ce que je fis strictement exécuter. A midi, dans une éclaircie, j'eus connaissance de trois vaisseaux ennemis au vent à l'armée; plusieurs de nos vaisseaux les chassèrent sans pouvoir les joindre. A 2 heures 1/2, l'amiral fit signal à l'escadre d'observation de naviguer à la gauche de l'armée qui cinglait alors les amures à babord. A 1 heure *(sic)*, l'amiral fit celui à l'armée de virer de bord lof pour lof tous à la fois; exécuté, et pris les amures à tribord. Dans la soirée, j'eus connaissance de plusieurs signaux étrangers aux nôtres; à une bonne distance au vent à l'armée, j'aperçus même plusieurs fusées, amorces et coups de canon; l'amiral les apercevant aussi nous fit signal à 9 heures du soir de former un ordre de bataille sans avoir égard aux postes, en se formant sur les vaisseaux les plus sous le vent; je vins de suite prendre poste derrière l'amiral; alors un vaisseau que j'avais à côté me héla que l'amiral lui avait signifié de prendre poste derrière lui; mon vaisseau ayant beaucoup d'air, je me trouvai par le travers de l'amiral qui me héla de ne point le dépasser, ce que j'exécutai; il me demanda ensuite si j'avais connaissance de l'ennemi, je lui répondis que d'après les signaux que j'avais vus au vent à l'armée, je croyais que la flotte ennemie était là au vent; je mis de suite sur le mât et vint prendre poste derrière le vaisseau qui avait ordre de rester derrière l'amiral, et j'aperçus à grand regret que la ligne ne se formait pas avec célérité; on continua cependant à se former pendant la nuit.

Le 29 vendémiaire (21 octobre).

Au point du jour, il faisait presque calme, le peu de souffle du vent était d'O.-S.-O.. J'aperçus avec peine que la ligne n'était point encore

---

(1) *Archives de la Marine*, B B4, 237. Copie adressée à Decrès, le 3 brumaire an XIV.

formée et que l'armée ennemie était à la distance d'environ deux ou trois lieues au vent à nous presque sans ordre : quelque temps après, elle eut un peu de fraicheur du vent, elle arriva sur nous vent arrière et se forma en faisant sa route en deux pelotons, ayant toutes voiles dehors, le peloton de droite dirigeant sa route sur la queue de notre armée, et le peloton de gauche sur le centre. L'amiral nous fit signal de virer de bord tous à la fois, ce qui fut exécuté avec peine à cause du peu de vent qu'il y avait, et l'armée prit les amures à babord ; je me trouvai après cette évolution à l'avant-garde de l'armée, et après cette manœuvre nous nous trouvâmes huit ou dix vaisseaux en ligne ; *le Neptuno* espagnol se trouva chef de file de la ligne, *le Scipion*, le second, *l'Intrépide*, le troisième, parce qu'en ce moment me trouvant à côté du général Dumanoir, il me héla de prendre poste derrière *le Scipion ; le Formidable* se plaça le quatrième, derrière moi, et ensuite plusieurs autres vaisseaux. A 11 heures 1/2, l'amiral fit signal de commencer le feu dès qu'on se trouverait à portée. A midi, le peloton de droite de l'armée ennemie commença à tirer et le combat commença ; il dirigeait sa route pour couper la ligne en arrière de *la Santa Ana*, et le peloton de gauche manœuvrait pour la couper en arrière du vaisseau amiral *le Bucentaure*, mais *le Redoutable* était si serré avec lui qu'il fût abordé par le vaisseau de tête du peloton ennemi, *le Victory*, et plusieurs vaisseaux détachés du peloton de droite allèrent couper notre arrière-garde. Le feu fut dès le commencement très vif et si violent au centre de notre armée, et même à la queue, que bientôt après j'aperçus trois ou quatre vaisseaux démâtés ; l'avant-garde avait un peu tiré dès le commencement du combat, mais de loin, ce qui nous fit cesser le feu. A 1 heure 1/2, *le Formidable* nous fit signal aux huit vaisseaux de l'avant-garde dont lui faisait partie, de virer de bord et se porter au feu ; exécuté de suite ce signal et pris les amures à tribord. En évoluant pour effectuer cette manœuvre, je m'abordai avec le vaisseau *le Mont-Blanc* qui cassa son boute-hors de clin-foc et il me déchira ma misaine que je laissai, vu le désir que j'avais de venir combattre ; en effet, je forçai de voiles et dirigeai ma route sur les vaisseaux abordés et démâtés, et particulièrement sur le vaisseau amiral qui en était du nombre. J'aperçus avec douleur que je n'étais suivi que du vaisseau espagnol *le Neptuno*, quatre vaisseaux français tenant le vent babord amures, courant au Sud et S.-S.-O., ce qui les fit passer à une portée de canon au vent de l'armée ennemie, sous toutes voiles, et plusieurs autres vaisseaux de la même avant-garde arrivèrent vent arrière sur l'escadre d'observation qui était sous le vent. Peu de temps après, je fus coupé par deux vaisseaux ennemis qui commencèrent à me canonner ; je les approchai, et à 2 heures je commençai à les combattre de très près ; demi-heure après, je fus combattu par trois et de près, à 3 heures par quatre, à 3 heures 3/4 par cinq ; je faisais feu des deux bords et même des canons de retraite ; le combat était des plus opiniâtres, quoiqu'entouré par cinq vaisseaux ennemis ; mes officiers et mon équipage combattaient avec toute la valeur et le courage dus

à la nation française. A 4 heures, je fus dégréé au point que toutes mes manœuvres étaient hachées et plusieurs pièces sur le pont et aux batteries démontées. A 4 heures 3/4, j'ordonnai au peu de monde qui me restait sur le pont de descendre aux batteries pour se battre babord et tribord; à cet instant, la vergue d'artimon où flottait mon pavillon fut coupée par un boulet; j'ordonnai de suite de mettre un pavillon babord et tribord sur les haubans d'artimon, et continuai à me battre. A 5 heures, la roue du gouvernail, tamisaille, drossse et barre furent coupées en mille morceaux; je fis de suite mettre la barre de rechange et fis gouverner avec, combattant toujours avec acharnement. A 5 heures 1/4, le mât d'artimon tomba; quatre ou cinq minutes après, le grand mât fit de même; je combattais toujours et je puis dire même, à la louange de ceux que je commandais, avec intrépidité; j'étais alors entouré par sept vaisseaux ennemis qui me faisaient tous feu dessus et je faisais toute la résistance possible; je faisais feu des canons de retraite, mousqueterie des gaillards et de la hune de misaine. A 5 h. 35, le mât de misaine tomba; je restais alors sans mâts et sans voiles; me voyant entouré d'ennemis et ne pouvant échapper, n'ayant en vue d'ailleurs aucun bâtiment français pour pouvoir me secourir, l'ennemi faisant un feu terrible sur moi, ayant environ la moitié de mon équipage tué ou blessé, dont trois officiers tués et un blessé, je fus obligé de succomber à sept vaisseaux ennemis qui me combattaient.

A 6 heures, je vis arriver un canot du vaisseau *l'Orion* qui m'enleva de mon bord et me transporta à bord du dit avec ce que j'avais sur le corps seulement, et le vaisseau *l'Intrépide* se trouva si maltraité que les ennemis furent obligés de le brûler deux jours après le combat; c'est ce qui fut cause que nous perdîmes tous nos effets, vu qu'on fut obligé de faire évacuer le vaisseau au plus vite parce qu'il coulait bas.....

(Suit la situation du vaisseau l'Intrépide *lorsqu'il succomba).*

INFERNET.

LE RHIN

Extrait du journal de la frégate de S. M. I. et R. le Rhin, *commandée par M. Chesneau, capitaine de frégate* (1).

A bord de la frégate *le Rhin*, en rade de Cadix,
le 4 brumaire an XIV.

Du 26 au 27 vendémiaire an XIV (18 au 19 octobre). — A 5 h. 1/4, le général a fait le signal d'appeler les équipages des bords, embarquer les chaloupes et désaffourcher et se préparer à mettre sous voile. Le temps calme, les courants allant flots, avons désaffourché. A 11 h. 3/4, le géné-

(1) *Archives de la Marine*, BB4, 237.

ral a fait signal de virer à pic. A 6 h. 1/4, ordre d'appareiller sans autre signal, ce que nous avons exécuté. Le vent très faible à l'Est, ayant sorti à l'appui de nos embarcations. A 7 h. 1/2, aperçu trois voiles ennemies à l'Ouest, qui tiraient des coups de canon par intervalles aux bâtiments qu'ils étaient à portée d'apercevoir par des signaux. Le calme a été cause qu'il n'a pu sortir de la baie que six à sept vaisseaux et trois frégates (1).

Du 27 au 28 (19 au 20 octobre). — A 2 heures, l'air venant de l'Ouest, le général Magon a fait signal de branle-bas de combat. A 4 h. 1/2, il a signalé de se former sur une ligne de bataille sans avoir égard aux postes et que l'on manœuvrerait pendant la nuit (2). A 8 heures, la frégate *la Thémis* nous a ralliés. Pendant la nuit, nous avons fait différentes manœuvres, le vent petit frais et variable de l'Ouest à l'O.-S.-O.. Au point du jour, nous avons eu connaissance des mêmes bâtiments qui nous avaient observés. Le vaisseau *le Héros* a signalé 18 voiles au Sud ; nous avons eu connaissance d'un bâtiment de commerce venant grand largue sur la division et qui a été intercepté par une frégate ennemie que le vaisseau *le Héros* et nous avons chassée et l'avons forcée de l'abandonner (3). La dite frégate a pris la fuite ; ce bâtiment de commerce avait le pavillon américain. Le général a fait signal au *Héros* de le lui conduire. Pendant cet intervalle, toute l'armée combinée a mis sous voile ; le vent bon frais au S.-S.-O., le temps brumeux et pluvieux. L'armée étant dehors, l'amiral a fait signal de chasser sans ordre au Sud et de prendre tous les ris.

Du 28 du 29 (20 au 21 octobre). — Le vent au S.-O. joli frais, le temps couvert, grosse pluie, étant aux bas ris. A 2 heures, le vent ayant calmé, le général a fait le signal de larguer les ris, ce qui a été exécuté. A 3 h. 1/4, ordre aux frégates de chasser à gauche ; avons serré le vent et mis toutes voiles dehors. A 3 h. 1/2, ordre à l'armée de virer lof pour lof tous à la fois et après, tribord amures. A 4 heures, avons exécuté cet ordre ; l'amiral a signalé à l'armée l'ordre de marche sur trois colonnes tribord amures. A 5 h. 1/2, branle-bas de combat. A 6 heures, mis en panne ; le général a envoyé deux fusées, les bâtiments ennemis de l'avant et au vent ont fait des signaux par intervalles ; nous avons fait servir (4). A 8 h. 10, l'amiral a signalé l'ordre de bataille les amures à tribord sans avoir égard aux postes. A 10 h. 1/2, l'armée assez bien formée en ligne sous les trois huniers, les frégates sous le vent et à peu de distance.

---

(1) *Note marginale :* A midi, relevé la Tour de Saint-Sébastien au S.-O., 5° S.. La ville de Rota N.-N.-O., 5° N..

(2) *Note marginale :* A 6 heures, relevé la Tour de Saint-Sébastien à l'E., 5° S.. Distant environ 2 lieues.

(3) *Note marginale :* A 6 h. 1/2 du matin, relevé la ville de Cadix à l'E.-1/4 S.-E.. Distant 3 lieues 1/2.

(4) *Note marginale :* A 8 heures, relevé le feu de la Tour Saint-Sébastien à l'E.-1/4 N.-E.. Distant 5 lieues.

De minuit à 4 heures, fait différentes voilures pour se maintenir à notre poste.

De 4 heures à 8 heures, petit vent de O.-N.-O., beau temps, la mer houleuse de S.-O. ; l'armée sur l'ordre de bataille tribord amures. A 6 h. 1/2, la frégate *l'Hermione* a signalé une escadre. A 7 heures, le général a signalé la ligne de bataille, les amures à tribord, ordre naturel. A 7 h. 1/4, il a signalé aux frégates de reconnaître l'ennemi ; nous avons forcé de voiles et serré le vent pour exécuter cet ordre. A 7 h. 20, le général a ordonné de se tenir à une encâblure de son matelot d'avant. A 7 h. 40, la frégate *l'Hermione*, qui était au vent de l'armée, a signalé une escadre de 26 vaisseaux (1).

De 8 heures à midi, le vent faible à l'O., le temps nuageux, la mer houleuse du S.-O.. A 8 h. 10, le général a signalé que l'armée de la République étant en bataille ou sur une ligne quelconque sous le vent, l'ennemi en peloton ou sur une ligne ou même sur plusieurs cherchant à engager l'arrière-garde de l'armée, ordre à tous les vaisseaux de virer vent arrière tous à la fois. Nous avons laissé arriver, l'avant-garde de notre armée et le corps de bataille arrivant pour se former sur l'arrière-garde qui devient avant-garde par l'ordre renversé. A 8 h. 1/2, ordre aux vaisseaux de tête de forcer de voiles. A 10 heures, le vent très faible, ordre aux vaisseaux de tête de serrer le vent et aux autres de les suivre par un mouvement successif ; nous avons laissé arriver, suivant les mouvements de l'armée, étant très près du vaisseau *la Santa Ana* et par son travers. A 11 heures, nous avons eu connaissance que l'armée ennemie, qui venait vent arrière et par peloton sur l'armée combinée, s'est divisée en deux et faisait route sur le corps de bataille et sur l'arrière-garde. A 11 h. 1/4, ordre répété aux vaisseaux de tête de tenir le vent. A 11 h. 1/2, signal à l'armée de commencer le feu sitôt qu'elle serait à portée.

Du 29 au 30 (21 au 22 octobre). — A midi (2), l'armée étant en bataille, les amures à babord ordre renversé, le vent à l'O.-N.-O. très faible, le temps nuageux ; notre armée étant sous diverses voilures ; l'armée ennemie courant vent arrière toutes voiles dehors et leurs bonnettes, formant deux pelotons se dirigeant l'un sur l'arrière-garde et l'autre sur le centre. A midi 5, le vaisseau ennemi de tête du peloton de droite et à trois ponts étant à portée du vaisseau *le Fougueux*, ce dernier a commencé le combat et l'ennemi a toujours continué sa route pour couper notre ligne, ce qu'il a fait en passant entre ce dernier et *la Santa Ana*. Le vaisseau *le Fougueux*, pour s'opposer à son passage, a forcé de voiles et *la Santa Ana* mis en panne. Malgré toutes ces oppositions, le trois-ponts ennemi a coupé et doublé

(1) *Note marginale :* A 8 heures, relevé l'armée ennemie à l'O.-1/4 S.-O.. Distant environ 3 lieues.

(2) *Note marginale :* A midi, relevé l'amiral au N.-O. ; *la Santa Ana* à l'O.-N.-O. ; *le Formidable* au N.-1/4 N.-O..

sous le vent *la Santa Ana*, lequel s'est trouvé entre deux feux. L'escadre d'observation a serré notre arrière-garde et le vent, pour engager le combat avec l'ennemi ; le vent très faible de la même partie.

Nous n'avons eu d'autre connaissance sur ce point par la quantité de fumée qui nous empêchait de distinguer tous les objets.

A midi 1/4, le second peloton ennemi se dirigeant sur l'arrière de notre amiral et se trouvant à portée, le combat s'est engagé de part et d'autre, et le vaisseau de tête ennemi à trois ponts a coupé et doublé le corps de bataille sur notre amiral. La fumée, qui se portait sur nous, nous a empêché de distinguer tous les autres mouvements. A 1 heure, le combat était général, nous tenant toujours autant près que possible pour distinguer le mouvement des armées.

A 1 h. 5, nous avons signalé que les ennemis détachaient des vaisseaux avec le projet de doubler la queue de la ligne. A 1 heure 1/2, nous nous sommes aperçus que le vaisseau *la Santa Ana*, qui était entre deux feux, était dématé. A 1 h. 3/4, l'amiral a fait signal à l'avant-garde de virer lof pour lof, ce que nous avons aperçu par le vaisseau *le Formidable;* nous l'avons répété et l'avant-garde l'a exécuté. Nous avons voulu suivre le même mouvement pour prendre de plus près connaissance de tous les mouvements, mais un vaisseau à trois ponts ennemi, qui courait à bord opposé pour prendre notre avant-garde entre deux feux, nous a forcés d'arriver, n'étant qu'à deux tiers de portée du canon, et ses boulets nous dépassant de beaucoup.

Le vaisseau *l'Argonaute* français a arrivé comme nous, ne connaissant nullement les avaries qu'il pouvait avoir et les raisons qui l'ont obligé de faire cette manœuvre, ayant ses mâts et ses voiles toutes dehors, quoique criblées. Pendant cet intervalle, nous avons fait signal au vaisseau espagnol *le Montañés* de prendre une position qui le porte à combattre. La frégate *la Cornélie* a fait ce même signal appuyé d'un coup de canon aux vaisseaux de l'avant-garde, qui, par leurs positions, n'avaient aucun ennemi à combattre. Ces vaisseaux ayant imité la manœuvre du contre-amiral Dumanoir, qui était de l'avant à eux, ont eu un engagement très vif et doublés sous le vent par plusieurs vaisseaux ennemis.

Nous avons eu connaissance, pendant cette action, que plusieurs de nos vaisseaux ont été dématés et nous n'avons pu leur porter aucun secours, l'ennemi étant entre eux et nous.

De 4 heures à 6 heures, le vent faible à l'O.-N.-O., le temps nuageux, grosse houle du S.-O.. A 4 h. 1/4, le vaisseau français *le Neptune* se trouvant sous le vent des deux armées qui combattaient par pelotons sous différents points, ayant les amures à babord au plus près du vent, a fait signal de ralliement aux vaisseaux qui, comme lui, étaient sous le vent et ne combattant plus, tant français qu'espagnols. A 4 h. 3/4, le même vaisseau a signalé d'imiter sa manœuvre; aucun ne l'ayant exécutée, il a laissé arriver pour s'y réunir et ont dirigé leur route vers Cadix. Nous avons imité sa manœuvre. A la même heure, nous avons eu connaissance

qu'un vaisseau a brûlé et sauté. A 5 heures, le combat a cessé et nous avons compté 12 vaisseaux démâtés de tous mâts, et plusieurs autres à qui il ne restait plus que des tronçons, parmi lesquels avons reconnu le vaisseau *l'Intrépide*, qui tâchait de rallier sous sa misaine délabrée, mais son tronc de mât ayant tombé il a resté au pouvoir de l'ennemi. Nous avons eu connaissance d'un autre vaisseau français à qui il restait deux bouts de mâts et qui était remorqué par un vaisseau ennemi.

De 6 heures à 8 heures, petit frais, gouvernant au Nord, toutes voiles dehors, nous dirigeant sur la route que faisaient nos vaisseaux, n'ayant reconnu aucune distinction de nos généraux sur les 10 à 11 vaisseaux qu'il nous restait et avons reconnu le vaisseau amiral espagnol par ses 3 batteries. Pendant la nuit, nous avons observé nos vaisseaux. A 6 h. 40 du matin, le vaisseau *le Neptune* a fait signal aux bâtiments qui ralliaient de mettre leurs numéros. Le vent au Sud, joli frais, temps pluvieux, nous avons pris les amures à tribord et fait route pour le mouillage. A 8 heures, nous avons pris un pilote (1). A 9 heures, passé à poupe de la frégate *la Thémis*, qui était mouillée ; elle nous a hélé que toutes les frégates avaient ordre de rester sous voile. Nous avons de suite reviré de bord et pris babord amures ; étant dehors, le vent ayant fraichi, le temps brumeux et pluvieux, avons pris deux ris dans chaque hunier, courant au large. A 11 h. 1/4, nous avons viré de bord lof pour lof et pris tribord amures. A 11 h. 50, nous avons demandé par un signal d'aller au mouillage ; le commandant nous l'a accordé, aussi bien qu'à la frégate *l'Hortense*, qui lui avait fait la même demande par un signal.

Du 30 vendémiaire au 1er brumaire (22 au 23 octobre). — De midi à 4 heures, le vent bon frais à S.-S.-E., grosse mer, pluie continuelle, nous avons mouillé dans la baie. A midi 20, avons amené les vergues de perroquet et calé les mâts ; plusieurs vaisseaux ont cassé leurs câbles et l'un d'eux a mis sous voile. A 3 h. 1/2, notre câble de tribord a cassé ; nous avons de suite mouillé l'ancre de babord par les 9 brasses d'eau, fond de roche. Jusqu'à la nuit, même temps, le vent variant dans la partie du S.-O.. A 9 heures, le vent étant grand frais, notre câble de babord a cassé et nous avons mouillé aussitôt l'ancre de veille ; ensuite mis les embarcations à la mer pour parer celle de miséricorde. Jusqu'au jour, un vaisseau a tiré le canon par intervalles et l'avons reconnu au jour pour être *le Bucentaure*, qui était échoué en dehors des Porques, étant démâté de tous mâts, et le vaisseau *l'Algésiras* a mouillé en rade, dans la nuit, aussi démâté de tous ses mâts. Nous avons envoyé toutes nos embarcations pour leur donner du secours.

A 6 h. 1/2, avons guindé nos mâts de perroquet et mis les vergues en croix. La frégate *l'Hortense* nous a hélé et dit que toutes les frégates

---

(1) *Note marginale :* A 8 heures du matin, relevé la Tour Saint-Sébastien à l'E.-S.-E. 5° E. ; distant une lieue 1/4.

avaient ordre de mettre sous voile; elle y était déjà, ainsi que le brick *le Furet*, mais ils ont été obligés de mouiller par la faiblesse du vent et la grosse mer du S.-O.. Nos embarcations nous ont apporté des hommes du *Bucentaure* par plusieurs reprises.

A 10 h. 1/2, le vent s'étant fixé au Sud, petit frais, le temps couvert, nous avons aperçu toutes les frégates et corvettes; étant dehors, nous avons mis en panne pour attendre notre grand canot qui revenait du *Bucentaure* et que nous avons embarqué.

Du 1er au 2 brumaire (23 au 24 octobre). — A midi, le commandant a fait signal d'appareiller sans autre signal, ce que 5 vaisseaux espagnols ou français ont exécuté; le vent étant faible au Sud, le temps nuageux, nous avons cinglé le plus près du vent babord amures, toutes voiles dehors, pour donner chasse aux voiles aperçues, dont plusieurs d'elles avaient des vaisseaux à la remorque. Il nous a été signalé de poursuivre l'ennemi pour le faire rendre ou l'obliger à faire côte. Le vaisseau *le Neptuno* espagnol faisant voile pour gagner le large et nous voyant poursuivre l'ennemi, a dirigé sa route vers Cadix; la frégate *l'Hortense* a reçu ordre de lui donner la remorque. A 1 heure, un vaisseau ennemi donnant la remorque à *la Santa Ana*, la frégate *l'Hermione*, ainsi que nous, l'ayant beaucoup approché et étant soutenus par nos vaisseaux et *la Thémis*, a été obligé de l'abandonner et prendre chasse lui-même. A 2 h. 1/4, nous avons passé sous le vent du vaisseau *la Santa Ana* en donnant chasse à d'autres vaisseaux ennemis qui étaient de l'avant à nous avec des remorques. La frégate *la Thémis* a manœuvré pour la donner au vaisseau *la Santa Ana* et le remorquer à Cadix.

A 2 h. 3/4, nous avons cargué la grande voile, et à 3 h. 1/4, le commandant a fait signal de ralliement. Avons viré de bord, cargué la misaine et compté 24 à 25 voiles du S.-O. à l'O.-N.-O., dont 6 étaient à la remorque. De 4 à 6 heures, le vent joli frais au S.-S.-O., le temps obscur, serrant le vent tribord amures. A 4 h. 1/2, le commandant a fait signal d'aller au mouillage; nous avons fait route de suite pour la baie de Cadix. A 6 heures, le vent joli frais au S.-S.-O., le temps très obscur, grosse pluie, en virant de bord au mouillage, avons talonné et mouillé dans la dite baie, ayant le gouvernail démonté.

CHESNEAU,
Capitaine de frégate.

LE FOUGUEUX

Rapport du capitaine de frégate Bazin, commandant en second le vaisseau de S. M. I. et R. **le Fougueux** (1).

Cadix, le 21 brumaire an XIV (12 novembre).

J'ai l'honneur de vous rendre compte, mon général, que le 26 vendémiaire an XIV (18 octobre), sur les 5 heures du soir, on fit le signal de

(1) *Archives de la Marine*, B B4, 237. Adressé à l'amiral Rosily.

désaffourcher et d'embarquer les chaloupes, ainsi que d'appeler à l'ordre ; j'y envoyai un officier, qui me rapporta l'ordre verbal d'être prêt à mettre sous voile au premier signal.

A 9 heures du soir, les embarcations étaient embarquées, le vaisseau désaffourché et viré long pic ; mais les vents régnant du O. à O.-S.-O. et le vaisseau mouillé entre les forts du Pontal et du Port-Réal, n'était pas avec ces vents en appareillage ; nous restâmes pourtant dans cette position.

Le lendemain 27 (19 octobre), plusieurs vaisseaux reçurent l'ordre d'appareiller et je vis 7 ou 8 des vaisseaux les plus en dehors mettre sous voiles, ainsi que plusieurs frégates ; alors le commandant Baudoin me donna l'ordre de nous touer et nous mettre dans une position favorable à notre appareillage. Il était alors 5 h. 1/2 du soir ; n'ayant pour faire ce travail que nos propres embarcations que nous fûmes obligés de mettre à la mer, et par le moyen de nos haussières et grelins, nous parvînmes à nous mettre dans une position à pouvoir appareiller de tous les vents ; restés sur une ancre et embarqué les embarcations.

Le 28 vendémiaire (20 octobre), à la pointe du jour, le signal à toute l'armée fut fait d'appareiller le plus promptement possible, ce que nous exécutâmes de suite ; sur les 8 h. 1/2, toute l'armée combinée fut sous voiles, à l'exception du vaisseau espagnol *le Rayo*. Les vents étaient au moment de notre appareillage au S.-S.-O. et pendant la journée ont varié du S.-O. à l'Ouest, le temps par grains, beaucoup de pluie, ventant grand frais, courant les amures à babord.

Plusieurs signaux ont été faits, particulièrement de former l'ordre de marche sur trois colonnes, manœuvre qui n'a pas été exécutée. Sur le soir, il a beaucoup calmé, le vent du O. au O.-N.-O., le temps assez beau ; l'armée a pris les amures à tribord, tous les vaisseaux virant en même temps ce qui a rompu l'ordre qui commençait à se former. Avant la nuit, le signal de branle-bas de combat a été fait, et à 8 heures, celui de former une ligne de bataille, sans avoir égard au poste, manœuvre qui n'a pu être exécutée de toute la nuit. Alors nous aperçûmes plusieurs feux au vent à nous et entendîmes aussi plusieurs coups de canon dans la même partie, que nous présumâmes n'être pas ceux de notre armée.

Le 29 vendémiaire (21 octobre), aussitôt le jour, nous reconnûmes des vaisseaux de l'armée ennemie qui se trouvaient placés au vent à nous et peu après nous découvrîmes toute l'armée ennemie composée de 27 vaisseaux de ligne, dont 7 à trois ponts, et 6 frégates ou corvettes, formant en tout 33 voiles. Je n'ai pas eu une parfaite connaissance des signaux qui ont été faits à bord de notre amiral, mais avec la faible brise qui régnait du O. à O.-S.-O., l'on a manœuvré pour former l'ordre de bataille naturel, les amures à tribord.

A 8 heures du matin, le général fit le signal de virer lof pour lof tous à la fois et de former l'ordre de bataille renversé, les amures à babord, manœuvre qui a été des plus lentes, les vaisseaux de tête ne conservant point de route fixe et ne serrant point le vent, les vaisseaux engorgés de

toutes parts et comme en échiquier; c'est dans cette position que l'armée ennemie manœuvrait pour venir nous attaquer sur deux colonnes, leurs plus forts vaisseaux en avant: nous étions à notre poste dans la ligne, ayant pour matelot d'avant *la Santa Ana* espagnol et *le Monarca* espagnol pour matelot de l'arrière.

A 10 heures, le commandant Baudoin a fait son inspection dans toutes les batteries, faux-pont, etc... et dans cette revue, il a engagé au plus grand ordre et combien il comptait sur les braves qui étaient sur le vaisseau qu'il avait l'honneur de commander. Des cris répétés de: « Vive l'Empereur! » se firent entendre de toutes parts et de: « Vive notre brave commandant! »

Vers les 11 heures, l'amiral fit le signal de tirer sur l'ennemi aussitôt qu'on en serait à portée; l'ennemi s'avançait en conservant la même route et presque vent arrière, le vent de la partie du O.-S.-O. petit frais, la colonne la plus au Sud se dirigeait directement sur nous.

A 11 h. 3/4, le vaisseau ennemi de cette colonne se trouvant à portée de fusil, le commandant Baudoin fit hisser le pavillon et la flamme française, qui furent salués d'une bordée entière sur l'ennemi et accompagnés des cris de: « Vive l'Empereur! », qui ont été répétés à chaque fois que l'ennemi éprouvait des pertes dans la mâture.

A la même heure, *le Monarca* et *la Santa Ana* commencèrent à tirer; l'ennemi riposta de suite, le combat fut alors engagé vivement par les vaisseaux qui nous environnaient, l'artillerie ainsi que la mousqueterie faisaient un feu continuel. Voyant que le vaisseau de tête voulait nous couper sur l'avant, nous mîmes le vent dans le grand hunier et amurer la misaine, border et hisser le grand perroquet. Le vaisseau anglais ayant beaucoup de vitesse, joint à ce que *la Santa Ana* fit une arrivée, sans doute pour éviter une enfilade, trouva assez de jour pour passer sous le vent de la ligne, où nous avons continué à le combattre ainsi que tous ceux qui lui succédaient.

Peu après, ce premier a pris le travers de *la Santa Ana*, au même moment que plusieurs autres vaisseaux ennemis de cette colonne coupaient derrière nous, ce qui nous a fait un mal étonnant. Je vis *le Monarca* sous le vent par notre hanche de tribord, à deux encâblures, continuant d'arriver; aucun de nos vaisseaux ne manœuvraient pour fermer la lacune que *le Monarca* avait fait derrière nous, ce qui fit que 7 ou 8 vaisseaux nous abîmaient en passant derrière nous, et ayant toujours, par notre travers à tribord, un vaisseau ennemi et un autre par la hanche, qui a été succédé par un vaisseau à trois ponts qui s'y est maintenu près d'une heure, et comme nous serrions toujours sur le centre et ayant dématé deux des vaisseaux qui avaient tenu notre travers, regagnâmes encore le travers du premier trois-ponts, qui nous avait coupé de l'avant, nous avions constamment un autre en hanche et d'autres nous donnant des passades à poupe. C'est dans cette position que le vaisseau anglais *le Téméraire*, qui nous a abordé malgré lui, a commencé

à nous canonner ainsi qu'un autre trois-ponts qui nous a croisé sur l'avant en nous tirant quelques volées, et au moment que nous crochâmes ce vaisseau, je reconnus un vaisseau français abordé à babord, sans savoir qui il était, et ayant cessé son feu.

Comme notre vaisseau était totalement désemparé, ayant les vergues de hune et basses vergues coupées et en pentenne, n'ayant pas la moindre fraîcheur qui pût nous faire gouverner, nous ne pûmes éviter l'abordage qui eut lieu à 2 h. 1/4 ; au moment même, notre brave capitaine Baudoin reçut une blessure mortelle et perdit toute connaissance. Je pris alors le commandement et je fis continuer à canonner le vaisseau qui était abordé avec le nôtre; je répartis les marins et soldats destinés à l'abordage pour défendre celui de l'ennemi qui cherchait à pénétrer à bord du *Fougueux ;* plusieurs marins et soldats anglais payèrent cher leur témérité et se reployèrent à bord de leur vaisseau où ils se tinrent sur la défensive, et faisant agir pendant une demi-heure ses caronades de gaillards qui, bourrés de mitraille, joints à sa mousqueterie, nous balayaient nos ponts sur lesquels l'ennemi agissait avec un avantage très grand par son élévation.

Comme j'avais reçu plusieurs blessures dès le commencement du combat, je fis demander le 1[er] lieutenant pour m'aider dans cette pénible position ; on me fit le rapport qu'il n'existait plus ; les deux qui le suivaient, un était presque mort et l'autre, M. Peltier, avait une balle à la jambe ; je fis demander le 4[e] lieutenant, qui m'a dit que sa batterie était presque hors de service ; M. Drudésit, enseigne, me fit dire qu'il n'avait plus que 15 hommes et toute son artillerie démontée ; tout le monde que j'avais dans les hunes et sur le pont étaient tués ou blessés.

Voyant en outre l'ennemi pénétrer à bord où plusieurs d'eux furent tués dans les batteries et sur le pont, ayant alors fort peu de monde pour combattre l'ennemi qui était parvenu à être maître du pont, j'ordonnai de faire cesser le feu et je passai de suite dans la chambre du commandant pour y retirer la boîte de plomb contenant les papiers secrets que je jetai moi-même à la mer, et paraissant sur le gaillard d'arrière, je vis l'ennemi qui s'en était emparé; je tombai entre leurs mains et me firent prisonnier ; je fus conduit de suite à bord de leur vaisseau ; le pavillon fut alors amené et peu à peu le carnage cessa totalement.

Voici, mon général, le résultat du combat opiniâtre où les trois quarts des hommes destinés à combattre ont été tués ou blessés ; la conduite et la bravoure des marins et soldats est sans exemple.

Les plus grands éloges sont dus pareillement aux braves officiers de marine, officiers de troupes et aspirants de marine, qui se sont montrés dignes du choix que le Gouvernement a fait en eux.

Le vaisseau qui nous a pris se nomme *le Téméraire*, à trois ponts, de 104 pièces de canons, commandé par le capitaine de vaisseau Eliab Harvey. Dans le moment de l'abordage, le vaisseau *le Fougueux* a démâté de son grand mât et de son mât d'artimon.

Général, j'aurai l'honneur de vous transmettre de plus grands détails

sur les événements qui sont survenus au vaisseau *le Fougueux* depuis le moment que je l'ai quitté.

J'ai l'honneur..... BAZIN.

Rapport du capitaine de frégate Bazin, commandant en second le vaisseau de S. M. I. et R. le Fougueux (1).

Cadix, le 27 brumaire an XIV (18 novembre).

Général.

Le 26 vendémiaire an XIV (18 octobre), à 5 heures du soir, l'amiral Villeneuve, commandant l'escadre combinée, fit le signal de désaffourcher et successivement ceux d'embarquer les embarcations, d'être prêt à mettre sous voiles et appela à l'ordre ; le vent était alors de la partie de l'Ouest ; *le Fougueux* était mouillé entre les forts du Port-Réal et du Pontal et, par conséquent, trop enfoncé dans la baie pour que l'appareillage soit facile. Cependant, à 9 heures du soir, le vaisseau n'était plus que sur une ancre et à long pic, et les embarcations toutes embarquées.

Dans la journée du 27, sept ou huit vaisseaux et quelques frégates sortirent en louvoyant ; *le Fougueux* demanda à se mettre plus en appareillage, mit ses embarcations à la mer, se toua et vint se placer en travers de Cadix.

Le 28 (20 octobre) au point du jour, l'amiral fit le signal à l'armée d'appareiller le plus promptement possible, le vent était du S.-O. à l'O.-S.-O. bon frais. A 8 heures du matin, tous étaient sous voiles, *moins le Rayo*. Dans la journée, le vent a varié du S.-O. à l'O.-N.-O., le temps par grains et tombant beaucoup de pluie ; il a été fait plusieurs signaux et notamment celui de former l'ordre de marche sur trois colonnes (l'armée était au plus près du vent babord) ordre naturel, la deuxième escadre à la droite. Le soir, le temps était assez beau, le vent avait beaucoup diminué, l'armée prit les amures à tribord, les vaisseaux ayant viré tous à la fois, et tint le vent. Avant la nuit, l'amiral fit le signal de branle-bas de combat, et, à 8 heures environ, celui de former la ligne de bataille sans égards au poste. Depuis ce moment, nous avons aperçu des feux au vent et avons entendu des coups de canon dans la même partie.

Le 29 (21 octobre), on vit au jour l'armée ennemie au vent et bientôt nous pûmes compter 27 vaisseaux, dont 7 à trois ponts, et 6 frégates ou corvettes ; la brise était très faible alors, et cependant on faisait tous les efforts possibles pour former une ligne de bataille, dans l'ordre naturel, les amures à tribord.

A 8 heures, l'amiral fit le signal de virer lof pour lof tous à la fois et de former la ligne de bataille renversée babord amures ; le vent étant toujours très faible, les vaisseaux de tête ne conservant point de route fixe

(1) *Archives de la Marine*, BB⁴, 237. Rapport aut. sign. adressé à l'amiral Rosily.

et ne serrant point le vent, la ligne n'a jamais été bien formée ; elle était même engorgée dans plusieurs points, lorsque l'ennemi sur deux colonnes vent arrière, les plus forts vaisseaux en avant, est venu nous attaquer sous toutes voiles et avec plus de vent que nous n'en avions. *Le Fougueux* était alors à son poste, c'est-à-dire entre *la Santa Ana,* matelot d'avant, et *le Monarca*, matelot d'arrière.

A 10 heures, le commandant Baudouin fit l'inspection des batteries et des différents postes ; l'équipage entier montra le plus grand désir de combattre et c'est aux cris de : « Vive l'Empereur ! Vive notre commandant ! » qu'il a été reçu dans toutes les parties de son vaisseau.

A 11 heures, l'amiral fit le signal de tirer sur l'ennemi dès que l'on serait à portée ; quand la colonne ennemie la plus au Sud (qui se dirigeait directement sur nous) fut à portée du fusil, le commandant Baudouin fit hisser le pavillon et la flamme française et envoya au premier vaisseau la bordée entière ; dès lors, le combat s'engagea vivement de part et d'autre (par les vaisseaux près de nous de l'avant comme de l'arrière). Le vaisseau de tête ennemi manœuvrant pour couper la ligne devant *le Fougueux*, nous éventâmes le grand hunier, amurâmes la misaine, bordâmes et hissâmes les perroquets. Ce vaisseau venant avec de l'air et une vitesse acquise, a d'autant plus facilement coupé que le vaisseau *la Santa Ana* a laissé arriver pour éviter l'enfilade ; les vaisseaux qui le suivaient ont passé derrière nous, en nous faisant un mal considérable. *Le Monarca* avait aussi laissé arriver et s'était placé à deux encâblures au moins sous le vent, par notre hanche, un vaisseau nous battait de travers, un autre se tenait en hanche ; nous nous trouvions même entourés de vaisseaux ennemis ; nous parvînmes par en démâter deux que nous doublâmes successivement et finîmes par gagner le travers du trois-ponts qui avait coupé la ligne devant nous ; son gréement était plus endommagé que le nôtre, nous parvînmes par le démâter de tous mâts. C'est dans cette circonstance que le vaisseau qui nous a abordé par la suite *(et malgré lui)*, a commencé à tirer sur nous ainsi qu'un autre trois-ponts, qui nous a croisés sur l'avant en nous tirant quelques volées.

Au moment de l'abordage, je reconnus un vaisseau français abordé à babord (du vaisseau à trois ponts qui tombait sur nous) qui avait entièrement cessé son feu ; comme *le Fougueux*, il était hors d'état de faire aucun mouvement, le gréement, les vergues et voiles, même le gouvernail, tout était en lambeaux. L'abordage eut lieu à 2 h. 1/4. Le brave commandant Baudouin reçut, presqu'au même instant, des blessures mortelles et tomba sans connaissance. Je pris le commandement, je fis continuer le feu des batteries et ne gardai avec moi que peu d'hommes pour repousser l'abordage ou empêcher de pénétrer à bord. Mais l'ennemi par ses feux supérieurs nous cribla de mitraille et, en moins d'une demi-heure, nos ponts furent défoncés dans plusieurs parties ; après avoir vu tomber mort ou blessé tout ce qui m'entourait, je fis appeler le quatrième lieutenant, le seul qui restait debout, et le questionnai sur l'état de la pre-

mière batterie; *il m'assura qu'elle était presque hors de service et qu'il n'y avait plus de monde. M. Dudrésit, enseigne, seul dans la batterie de 18, me fit dire qu'il n'avait plus que 15 hommes et que toutes les pièces étaient démontées.*

Voyant l'impossibilité de repousser l'abordage et de défendre le vaisseau contre la quantité d'ennemis qui venaient à bord, j'ordonnai de cesser le feu et me traînai, malgré mes blessures, jusque dans la chambre du commandant, pour prendre et jeter à la mer la boîte contenant les signaux et instructions du vaisseau et, paraissant sur le gaillard d'arrière, je fus pris et conduit à bord du vaisseau anglais; l'ennemi amena le pavillon et peu à peu le carnage cessa totalement.

Voilà, général, le résultat de ce combat dans lequel *le Fougueux* a perdu les trois quarts de son équipage; je m'empresse de vous rendre compte que le commandant Baudouin, ainsi que moi, avons été on ne peut plus satisfait de la conduite de tous les braves qui montaient ce vaisseau; j'en ai vu de toutes classes, ayant des blessures conséquentes, se faisant panser à la hâte et reprenant leur poste, où ils mouraient ou de douleurs ou par d'autres coups.

Après que je fus à bord du vaisseau qui m'avait pris (*le Téméraire*, de 104 canons, capitaine Eliab Harvey), je sus que le vaisseau français abordé avec lui à babord était *le Redoutable*, qui avait été premièrement abordé par l'amiral anglais; peu après l'abordage, notre grand mât et mât d'artimon sont tombés sur *le Téméraire*. Le soir, à 8 heures, *le Fougueux* perdit son mât de misaine, et, à 10 heures, il demandait du secours au vaisseau qui le remorquait, en disant qu'il coulait bas d'eau, et, à 11 heures, ils ont commencé à évacuer le vaisseau jusqu'à 6 heures du matin, époque à laquelle *le Fougueux* a été abandonné des ennemis, qui avaient retiré dans la nuit environ 40 Français, dont quelques blessés, sans pouvoir sauver tout le monde. J'ai eu occasion de questionner plusieurs hommes échappés du naufrage; il paraît d'après leur rapport que les pompes auraient été insuffisantes; que le vaisseau abandonné s'est jeté à la côte vingt-huit heures après avoir été pris et qu'il ne se serait sauvé à terre que 30 hommes environ qui, joints à ce que les Anglais ont à leur bord, pourrait s'élever à 110 ou 120 hommes, restant d'un équipage de 682 hommes existant à bord le jour du départ.

Je dois vous dire leur position, du moins celle de ceux actuellement au pouvoir de l'ennemi: plusieurs sont blessés et tous sont dans la plus affreuse misère puisqu'ils ont été sauvés presque nus; *il était dû seize mois à l'équipage* du *Fougueux*.

Comme il m'a été impossible de me réunir aux officiers qui ont échappé au combat, je n'ai pu dresser de procès-verbal en forme, qui constate la prise du vaisseau. Je me bornerai donc à ce simple rapport jusqu'au moment où ils pourront me donner de plus amples renseignements, ma place de second à bord m'ayant empêché de connaître une infinité de circonstances qui pourraient y être nécessaires; je ne m'occu-

pais, d'ailleurs, que d'assurer la prompte exécution des ordres du commandant, tant pour l'artillerie, la mousqueterie et en général de tous les objets de mon ressort, et lors de la reddition du vaisseau, je n'ai pu sauver aucun journal ni papier propre à m'instruire sur ce qui avait été ordonné par l'amiral ni sur ce qui a été exécuté par l'armée; le feu à d'ailleurs été trop vif et le temps si calme, que la fumée m'a empêché d'observer les opérations des armées.

Tout ce que je puis ajouter, c'est que, environ une heure après que j'ai été pris, le vaisseau sur lequel j'étais fit une assez forte canonnade et je sus le lendemain, par le capitaine du *Téméraire*, que c'étaient 4 vaisseaux français (dont 1 contre-amiral) qu'il avait combattus en passant, sans leur faire aucun mal par la grande distance. Ces vaisseaux tenaient la bordée du Sud, les vents étant au S.-O., ce qui fit présumer que ces 4 vaisseaux cherchaient à donner dans le détroit et se sauver dans la Méditerranée.

A mon départ de Gibraltar, le 18 brumaire, ils n'en avaient aucune nouvelle. A cette époque, 10 vaisseaux anglais, dont 3 à trois ponts, se préparaient à partir pour l'Angleterre et devaient mettre sous voiles huit jours après; tous se gréaient avec des mâtereaux, il n'y avait que *le Téméraire* qui avait ses trois bas mâts, pas un n'avait de basse vergue et n'auront tout au plus que des huniers pour basses voiles; plusieurs avaient leur gouvernail coupé entièrement hors d'eau et réparent seulement la mèche par des têtes qu'ils ajustent en sifflet; *le Téméraire* est de ce nombre.

Il y avait dans cette rade de vaisseaux pris dans le combat du 29 que: *le Swift-Sure* français et les vaisseaux espagnols *le San Juan*, *le San Ildefonso* et *le Bahama*; *le San Juan* seul avait ses bas mâts debouts.

Je ne pourrais, général, trop vous recommander l'État-Major du vaisseau *le Fougueux*; le commandant Baudouin et 4 officiers sont morts à leur poste, 3 y ont été blessés. Tous ont rivalisé de courage; officiers d'artillerie de troupes de terre et du vaisseau se sont tous conduits avec honneur, et ce n'est qu'à la force trop supérieure que nous avons succombé.

J'ai l'honneur, etc.

BAZIN,
Capitaine de frégate.

LE PLUTON

A S. Ex. le Ministre de la Marine et des Colonies (1).

A bord du vaisseau *le Pluton*, en rade de Cadix,
3 brumaire an XIV (25 octobre).

Monseigneur,

J'ai l'honneur de vous annoncer mon arrivée à Cadix le 30 vendémiaire (22 octobre), ayant rallié les vaisseaux français *le Neptune*, *l'Indomp-*

(1) *Archives de la Marine*, BB4, 237.

table, *le Héros* et *l'Argonaute*, les frégates et bricks de l'armée, à la suite d'un combat de 5 heures entre l'armée combinée et l'armée anglaise. N'ayant eu aucune connaissance des généraux français, j'ai exécuté le signal de ralliement général et absolu fait par l'amiral Gravina à la fin du combat. Nous avons fait route au Nord et, dans la nuit même, nous avons mouillé au large de la baie de Rota ; les vents étant au S.-S.-O. grand frais m'ont empêché de faire aucun mouvement et je me suis occupé à changer les voiles les plus essentielles et à réparer les manœuvres les plus urgentes.

Dans la nuit, j'entendis des coups de canon de détresse à la côte du Sud ; j'étais moi-même en perdition, ayant rompu deux câbles et ne tenant plus que sur une ancre dont je savais le câble très endommagé ; mes embarcations ayant été écrasées dans le combat, je me trouvai dans l'impossibilité de porter aucun secours et, à la pointe du jour, je reconnus un vaisseau français échoué sur les récifs de la Tour Saint-Sébastien. Le temps ayant un peu calmé, j'expédiai un officier dans une yole, la seule embarcation que je pusse faire flotter, pour aller reconnaître le vaisseau et un autre démâté, qui avait mouillé pendant la nuit. A son retour, il me rendit compte que le vaisseau échoué était *le Bucentaure*, et l'autre l'*Algésiras*, tous deux repris aux Anglais par leurs équipages ; il m'apprit aussi que l'amiral avait passé à bord d'un vaisseau ennemi avec son capitaine de pavillon et que le général Magon avait été tué.

Le temps s'éclaircissant, j'aperçus au large deux vaisseaux démâtés, l'un à la remorque d'un vaisseau anglais. Le vaisseau espagnol *le Rayo*, commandé par le brigadier Mac-Donnell, ayant arboré la cornette, d'après la rentrée du général Gravina, fit le signal à l'armée d'appareiller pour entrer dans la baie de Cadix ; je me décidai de suite à hisser la cornette et, malgré le mauvais état de mon vaisseau qui faisait beaucoup d'eau par le grand nombre de boulets qu'il avait à la flottaison et ma mâture tenant à peine, je fis le signal d'appareiller et de me suivre. Je sortis suivi des vaisseaux français *le Neptune* et *le Héros* et des vaisseaux espagnols *le Rayo* et *le San Francisco de Asis*. A notre approche, le vaisseau anglais largua sa remorque et prit chasse. Je chargeai les frégates de conduire ces vaisseaux, qui étaient le trois-ponts *la Santa Ana*, monté par le lieutenant-général Alava, et le 80, *le Neptuno*, commandé par le brigadier Valdés. L'on apercevait au large 25 à 28 bâtiments, dont 12 démâtés, et les autres paraissant en bon état ; je crus, d'après ces forces, ne pas devoir courir les chances d'une affaire, vu le mauvais état des vaisseaux qui composaient la division. Nous rentrâmes dans la baie, mon vaisseau coulant bas d'eau, et, pendant la nuit, un coup de vent qui n'a pas encore cessé, ne m'a pas permis de m'occuper d'autre chose que de la sûreté de mon vaisseau et des moyens de retirer de la côte *l'Algésiras, l'Indomptable* et *l'Argonaute*.

Dans ce moment, *l'Indomptable* et *l'Argonaute* sont hors de danger.

La nuit de notre dernière rentrée, 3 vaisseaux dont un *(le Rayo)* faisait partie de notre sortie, ont fait côte et je crains qu'on ne puisse les relever.

Je n'ai pas encore pu communiquer avec la terre ni même avec les commandants des vaisseaux. J'aurai l'honneur de vous faire parvenir par l'amiral Rosily, que je n'ai pas encore vu et qui vient d'arborer son pavillon de commandement, les circonstances de ce que j'ai été à même de voir dans l'affaire du 29.

J'ai l'honneur.....

COSMAO.

Rapport du capitaine de vaisseau Cosmao, commandant le vaisseau **le Pluton** (1).

A bord du vaisseau *le Pluton*, le 5 brumaire an XIV (27 octobre).

Le 28 vendémiaire (20 octobre), les vents étant de la partie du Sud, l'armée combinée appareilla de Cadix et fit route au O.-S.-O., formée sur trois colonnes, l'escadre d'observation à la gauche. A 4 heures, les vents au O.-S.-O., nous avons viré lof pour lof tous à la fois et avons formé les trois colonnes sur l'autre bord. Pendant la nuit, on a eu connaissance de plusieurs bâtiments qui observaient l'armée et tiraient des coups de canon par volées. A minuit, l'amiral signala l'ordre de bataille sans égard aux postes, en se formant sur les vaisseaux le plus sous le vent; nous manœuvrâmes en conséquence.

Le 29 (21 octobre), au point du jour, l'ennemi nous restait dans le S.-O., la brise était très faible de l'Ouest. Le général nous fit le signal de nous former dans l'ordre naturel de bataille tribord amures. L'armée ennemie, qui paraissait composée de 27 à 28 vaisseaux, dont 7 à trois ponts, laissait porter sur nous toutes voiles dehors et partagée en deux divisions, qui paraissaient vouloir attaquer l'une l'arrière-garde et l'autre l'avant-garde à laquelle s'était jointe l'armée d'observation.

A 8 heures, les vents au O.-N.-O., nous virâmes lof pour lof tous à la fois d'après le signal de l'amiral. Ce mouvement s'exécuta lentement, le calme fit engorger la tête de la ligne et l'amiral ordonna à l'avant-garde d'augmenter de voiles. Le dessein de l'ennemi paraissant être de couper la ligne à différents points, je prévins le général Magon, qui montait *l'Algésiras*, mon matelot de l'arrière, que mon intention était de m'opposer de tous mes moyens à ce que la ligne fut coupée devant moi et même devant mon matelot d'avant, qui était en panne, dans le cas où il persisterait à y rester.

A midi, l'ennemi se trouvant à portée, le feu commença de part et

(1) *Archives de la Marine*, B B4, 237.

d'autre; notre ligne fut traversée en différents points. Un vaisseau de 80 voulant couper sur l'avant à moi, je forçai de voiles en venant au vent pour serrer *le Monarca*, mon matelot d'avant; cette manœuvre força le vaisseau ennemi à tenir le vent et il tenta alors de traverser entre *le Monarca* et *le Fougueux*. La distance entre ces deux vaisseaux était grande; je m'empressai de la remplir et me trouvai bord à bord avec le même vaisseau ennemi que je combattis, dans cette position, pendant une demi-heure. Notre proximité était telle, que son feu ayant ralenti, j'ordonnai l'abordage, mais j'aperçus un vaisseau à trois ponts et un autre moins fort qui manœuvraient pour me prendre par l'arrière. Je me déterminai à masquer derrière, prenant par la hanche le vaisseau que je combattais primitivement et venant au vent en même temps pour présenter le travers au trois-ponts. Le vaisseau de 80 ayant arrivé, je fis passer une partie de mon monde de babord à tribord et, me trouvant en position avantageuse, je lui envoyai quelques volées par son arrière et le dématai de son mât d'artimon et de son grand mât de hune. Dans cette position, un vaisseau espagnol se trouvant près de lui le combattit et je ne m'en occupai plus.

Je continuai à tenir le vent, combattant les vaisseaux qui se trouvaient à ma portée, jusqu'à 4 h. 3/4.

Les ennemis serraient toujours le vent; je continuai à le tenir aussi, jusqu'à 5 h. 1/2, que je me suis rendu au signal de ralliement général et absolu fait par le général Gravina. Ma 2e batterie était entièrement encombrée d'éclats, neuf pièces étaient démontées, plusieurs avaient leurs bragues coupées et j'avais fait descendre pour débarrasser la batterie le peu d'hommes qui me restaient sur la dunette et les gaillards. Le vaisseau faisait 2 pieds 1/2 d'eau babord amures et ne pouvait étancher sur l'autre bord; la mâture, le gréement et la voilure ne tenant plus; j'avais enfin 280 hommes, tant tués que blessés.

Pendant l'action, le feu était tellement vif dans toute l'armée que je n'ai pu distinguer aucun des généraux français; quand il a eu fini, j'ai aperçu plusieurs vaisseaux dématés sur le champ de bataille, l'un d'eux brûlait.

Lors de mon ralliement au général Gravina, j'avais sous le vent à moi les frégates et bricks de l'armée, plusieurs vaisseaux espagnols et quelques vaisseaux français. Nous gouvernâmes au Nord et, dans la nuit du 29, à 3 h. 1/2, nous avons mouillé au large de la baie de Rota.

COSMAO.

A S. Ex. le Ministre de la Marine et des Colonies (1).

A bord du vaisseau *le Pluton*, en rade de Cadix,
le 23 brumaire an XIV (14 novembre 1805).

Monseigneur,

L'amiral Rosily m'a fait part de la lettre dans laquelle vous paraissez

(1) *Archives de la Marine*, BB4, 237.

désirer que je vous donne de plus amples détails sur l'affaire du 29 vendémiaire. J'ai observé dans mon rapport que, m'étant trouvé dans le feu pendant presque toute sa durée, je n'ai pas été à même de distinguer la manœuvre des divers bâtiments de l'armée, tant français qu'espagnols, depuis le commencement jusqu'à la fin du combat. J'ai cependant omis de faire mention de deux vaisseaux espagnols que j'ai aperçus, à peine le combat engagé, faisant vent arrière et déjà beaucoup sous le vent. L'un de ces vaisseaux était *le Rayo*, l'autre m'est inconnu (1). Ce premier vaisseau a également mal manœuvré dans la sortie que nous avons faite pour aller chercher les vaisseaux *la Santa Ana* et *le Neptuno*; il portait constamment largue et, à 1 h. 1/2 de cette journée, je fis le signal aux vaisseaux sous le vent de virer de bord vent devant. *Le Rayo* ainsi que les autres vaisseaux exécutèrent ce signal ; aussi, lorsque je fis le signal de retourner au mouillage, tous les bâtiments étaient-ils assez au vent pour le reprendre. *Le Rayo* seul resta dehors et j'ignore par quelle fatalité il s'est fait prendre dans la même nuit.

Je me renferme au reste dans ce que j'ai marqué dans mon rapport. J'ai donné les raisons qui me mettent dans l'impossibilité de donner d'autres lumières.

J'ai l'honneur d'être, etc.

COSMAO.

ESCADRE D'OBSERVATION

L'AIGLE

Rapport du lieutenant de vaisseau Asmus Classen, commandant provisoirement le vaisseau de S. M. I. et R., l'Aigle (2).

A bord du vaisseau de S. M. I. et R. *l'Aigle*,
le 1er novembre 1805.

Monseigneur,

J'ai l'honneur de vous rendre compte ci-après des événements qui ont eu rapport au vaisseau *l'Aigle*, pendant le combat du 30 du mois dernier et de ceux qui ont succédé jusqu'à sa rentrée dans ce port.

Le 29 vendémiaire an XIV (21 octobre), au point du jour, l'armée combinée aux ordres de l'amiral Villeneuve, se trouvant dans l'O.-S.-O. de Cadix à la distance approchée de 12 lieues, eut connaissance de celle des Anglais, au vent, dans la direction du S.-O.. Aussitôt que cette dernière nous eût reconnus, elle laissa arriver pour nous joindre, en faisant toute la voilure possible. Ce fut alors que nous pûmes nombrer ses for-

---

(1) *Note marginale au crayon* (de Decrès): Il paraît que c'est *le San Justo*.

(2) *Archives de la Marine*, BB 4, 237. Adressé à l'amiral Rosily.

ces et remarquer qu'elles se composaient de 29 vaisseaux, dont 7 à trois ponts, 4 frégates et 2 corvettes.

Les vents régnaient de l'O.-S.-O. très faibles, la mer houleuse de cette direction, assez beau temps.

A midi, les deux armées se trouvèrent à portée de canon l'une de l'autre, celle combinée se rangeant en ligne de bataille babord amures, ordre renversé, et celle des ennemis divisée en deux pelotons, courant vent arrière, en se dirigeant l'un pour attaquer les vaisseaux du centre, l'autre pour attaquer l'escadre d'observation placée en ligne sur le prolongement du corps d'armée et à sa queue.

A midi 10, les vaisseaux du centre de notre ligne, et notamment le vaisseau *le Fougueux*, ont commencé l'engagement sur un vaisseau à trois ponts des plus avancés, qui a risposté aussitôt de toute sa volée : il a néanmoins continué sa route vent arrière quoiqu'il fût très près et a été suivi de tous les vaisseaux de son peloton, qui paraissaient manœuvrer pour couper la ligne à quelque prix que ce fût. J'ignore ce qui succéda dans cette partie, car la fumée venant à l'envelopper il fut impossible de distinguer les vaisseaux.

A midi 25, le vaisseau *l'Aigle*, placé derrière *le Bahama* et sur l'avant du *Swift-Sure*, échangea, ainsi que les vaisseaux qui l'avoisinaient, plusieurs bordées avec le second peloton ennemi qui se trouvait encore à une petite demi-portée et courait toujours vent arrière sur nous toutes voiles dehors, avec l'intention apparente de nous couper. En effet, le premier vaisseau se trouvant à portée de pistolet de nous, manifesta par sa manœuvre le désir de traverser en avant ; nous forçâmes de voiles à l'instant et l'abordâmes par le bossoir. Les deux vaisseaux se rangèrent bord à bord peu après et combattirent avec le plus grand acharnement. Déjà le feu nourri de notre mousqueterie et la mitraille de nos gaillards avaient rendu ceux de l'ennemi déserts ; celui de ses batteries se ralentissait considérablement et nous allions l'enlever à l'abordage, lorsqu'un accident sépara les deux vaisseaux et nous priva l'espoir de saisir notre proie.

Dès les premières volées, nous eûmes la douleur de faire transporter au poste le capitaine de vaisseau Gourrége, qui avait reçu cinq coups de feu, dont deux mortels. Il fut remplacé par M. Tempié, capitaine de frégate, qui prit aussitôt le commandement.

L'instant d'après, un vaisseau ennemi qui n'avait point encore combattu vint nous aborder et prendre la place que le premier venait de quitter. Nous ripostâmes courageusement à la vivacité de son feu, malgré l'affaiblissement de notre monde, et nous espérions au bout de trois quarts d'heure le réduire ou au moins le forcer à nous abandonner, lorsque nous fûmes enveloppés par trois autres vaisseaux : l'un à trois ponts, par le bossoir de babord, un de 74, en poupe, et le troisième, par le travers à tribord. Nous tînmes encore quelque temps, mais les valets soufrés et enflammés de l'ennemi ayant mis le feu à bord dans la sainte-barbe, près

la fosse au câble et au couronnement; le vaisseau se trouvant sans agrès, la plupart des pièces démontées; le capitaine de vaisseau et celui de frégate tués; presque tous les officiers de marine blessés et les deux tiers de l'équipage hors de combat; le vaisseau d'ailleurs isolé, je ne sais par quelle fatalité, du reste de l'armée, nous nous résolûmes à amener pour éteindre le feu et conserver à S. M. I. le peu de braves défenseurs qui lui restaient.

Nous fûmes amarinés par plusieurs bâtiments anglais. Durant la soirée, on transporta à leurs bords, le chef de bataillon et les officiers du 67e régiment, le lieutenant de vaisseau L'Huissier, qui avait pris le commandement dans l'affaire, et les aspirants.

Je devais également être envoyé à bord de l'amiral ainsi que l'enseigne de vaisseau Tanguy, mais nous nous obstinâmes à demeurer, pour fournir à nos malheureux camarades et aux blessés de l'équipage les secours qui étaient encore à notre disposition.

Pendant la nuit, les Anglais s'occupèrent à réparer une partie du désordre où se trouvait le gréement, et eurent l'attention de nous faire observer par deux vaisseaux et une frégate, qui hélaient à chaque instant.

Les vents régnaient du S.-O. bonne brise, le ciel se couvrait de gros nuages et tout annonçait l'approche d'un coup de vent.

Au jour, nous reconnûmes sept pontons, tous de l'armée combinée, parmi lesquels on pût remarquer: *la Santa Ana, le Bucentaure, l'Algésiras, le Nepomuceno, le Fougueux*, etc.; quelques vaisseaux anglais étaient aussi sur le champ de bataille, la plupart avec des avaries dans leur mâture, mais le gros de l'armée se trouvait dans le S.-O. à grande distance.

Vers 6 heures, les quatre mâts tombèrent à la fois en se brisant au niveau des ponts et nous laissèrent au milieu d'une mer houleuse, en proie au roulis le plus fatigant.

Peu après, un capitaine de vaisseau anglais vint à bord, inspecta le bâtiment et décida que le mauvais temps empêchant de le conduire à sa destination, on l'abandonnerait aux Français après avoir, d'ordre de l'amiral, coupé ses câbles en tronçons. Heureusement, nous obtînmes de l'officier commandant l'inexécution de cet ordre barbare. On s'occupa de l'évacuation de l'équipage anglais dans la matinée, mais le vent augmentant toujours avec la mer, il fut impossible de la terminer et il demeura 50 hommes à bord et un lieutenant de vaisseau.

Vers midi, je pris le commandement du vaisseau et m'occupai de suite à élever des espars pour gréer des bonnettes et des perroquets en place de basses voiles. Cadix me restait alors au N.-E., distance de sept lieues; je laissai arriver pour m'y rendre, mais le vaisseau n'obéissant point à son gouvernail, je fus entraîné vers la côte et fus obligé de mouiller entre Santi-Petri et la Tour d'Hercule, à une grande lieue de terre.

Je tirai des coups de canon d'assistance et passai la nuit la plus critique par la force de l'ouragan et la grosseur de la mer.

Au point du jour, deux vaisseaux anglais s'approchèrent de manière à

m'inquiéter et me firent prendre la résolution de couper le câble pour me mettre plus à terre et à l'abri de leurs tentatives. Je fis route au milieu des brisants, vent arrière, sur la côte et trouvai fort heureusement en dedans un fond de gros sable, où je mouillai une ancre avariée par huit brasses.

J'ai passé deux jours entiers dans cette position, exposé au gros vent et à la mer du large, attendant des secours et n'osant appareiller pour Cadix dans la crainte déjà fondée sur l'expérience de ne pouvoir diriger la route du vaisseau. La fatigue qu'il éprouvait par la violence des roulis m'obligea de jeter à la mer sa batterie de 18, une partie des canons de gaillard et environ trente tonneaux de lest volant placés dans la batterie basse. Je fus aussi dans la nécessité de mouiller un second câble par la rupture du premier.

Enfin, dans l'après-midi du troisième jour, reconnaissant et l'impossibilité de recevoir des secours et celle de lutter plus longtemps contre la tempête sans risquer de nous perdre corps et biens; craignant en restant davantage de subir le triste sort du *Fougueux*, qui a péri à trois encâblures de nous, je pris l'avis de mes camarades et il fut décidé que nous appareillerions pour tenter de gagner Cadix. Les vents venaient de haler le S.-O. grand frais; j'en profitai à l'instant en coupant le câble et j'eus le bonheur de faire route sous ma modique voilure et de gouverner à force de travail au moyen d'une double barre. Je vins sans pilote mouiller à bout de bord à l'entrée de la rade, près le vaisseau espagnol *le San Justo*, et passai la nuit, non sans inquiétude, à cause des brisants qui se découvrirent à basse mer très près du vaisseau à tribord. Au point du jour, il talonna avec force et perdit son gouvernail après plusieurs secousses consécutives. Je reconnus que j'étais sur le Diamant et n'eus d'autre parti à prendre que de couper mon dernier câble pour faire côte. Je me dirigeai vers la droite de l'entrée de Sainte-Marie, où le vaisseau se trouve maintenant échoué sur un fond de sable vaseux et d'où j'ai l'espoir de le sortir à l'aide des secours que vous avez bien voulu me destiner.

Je crois devoir mettre sous les yeux de Votre Excellence la conduite signalée des officiers et de l'équipage du vaisseau *l'Aigle* pendant le combat et les abordages successifs qu'il a eu à soutenir; mais je dois vous citer particulièrement l'enseigne de vaisseau Louis Tanguy, qui, outre le courage et les connaissances qu'il a déployés dans l'action, n'a cessé depuis l'instant du combat jusqu'à notre entrée dans ce port, malgré des contusions douloureuses et quelques blessures, de me seconder avec une activité infatigable dans les événements terribles qui nous ont accablés.

Je ne saurais également donner trop d'éloges à la conduite des seconds chefs de timonerie Martin Gueroult et Joseph Lubet; du second maître de manœuvre François Ouisse; du maître charpentier Louis Colombel, qui, malgré son âge avancé, n'a pas cessé de travailler pour boucher le grand nombre de boulets à la flottaison; du maître calfat Pierre Martinet et, en général, des gabiers, de la garnison et des troupes passagères, pour leur activité à se porter aux pompes.

Quant à moi, mon général, je me trouve amplement récompensé par la gloire d'avoir sauvé tant de braves à l'État. Mes désirs seront remplis si je parviens à terminer heureusement l'entreprise de rendre à S. M. I. et R. un vaisseau capable de faire respecter son nom.

J'ai l'honneur d'être, etc...

A. Classen.

L'ALGÉSIRAS

Rapport du capitaine de frégate Le Tourneur, commandant le vaisseau l'Algésiras (1).

Cadix, le 4 brumaire an xiv (26 octobre).

Monseigneur,

J'ai l'honneur de rendre compte à Votre Excellence que le 29 vendémiaire (21 octobre), les vents étant au O.-S.-O. petit frais et beau temps, l'armée combinée courant tribord amures pour former la ligne de bataille, nous avons aperçu à la pointe du jour, l'ennemi au nombre de 33 voiles dans le S.-O., faisant vent arrière sur nous. Nous avons distingué 27 vaisseaux de ligne, des frégates et corvettes. A 9 h. 1/2, l'ennemi semblant menacer la queue de notre armée, l'amiral fit le signal de virer lof pour lof tout à la fois, et, par cette manœuvre, on devait se trouver dans l'ordre renversé; mais le peu de vent qu'il faisait alors fut un obstacle à notre bonne formation, chacun des vaisseaux se trouvant intercalé dans un poste qui ne lui appartenait point, et manœuvrant pour prendre avec célérité celui qu'il devait occuper. A 10 heures, l'amiral signala aux vaisseaux de tête de forcer de voiles; la brise se fit alors sentir à l'arrière-garde, tandis que l'avant-garde avait peine à gouverner, ce qui ralentissait beaucoup le développement de la ligne et mettait de l'engorgement dans quelques-unes de ses parties. A 10 h. 1/4, l'amiral Gravina signala à l'escadre d'observation de rectifier l'ordre actuel. Notre ligne n'était pas alors encore bien formée, plusieurs vaisseaux se doublant et mettant de l'engorgement au corps de bataille et à l'arrière-garde. L'ennemi nous approchait, toujours couvert de voiles et sur trois colonnes, faisant la même route et ayant l'air de menacer les deux extrémités et le centre de notre ligne. A 11 heures, nous nous aperçûmes fort bien qu'il changeait son plan d'attaque et qu'il se dirigeait seulement en deux pelotons, sur le centre et l'arrière-garde, ayant en tête ses vaisseaux à trois ponts au nombre de 7, soutenus par ceux de 90 et de 80. A midi, les deux armées étant à demi-portée de canon, le feu a commencé au centre de notre ligne et l'ennemi n'a point changé de route ni de voilure, ne ripostant que faiblement. Nous avons aperçu un vaisseau à trois ponts qui, malgré le

(1) *Archives de la Marine,* B B4, 237. Adressé à S. Ex. le Ministre de la Marine et des Colonies.

feu le plus vif de notre ligne, l'a coupée au centre, et alors l'arrière-garde a successivement été engagée à portée de pistolet avec les plus forts vaisseaux de l'ennemi qui cherchait à nous couper partout où il trouvait jour. La tête de notre ligne était en ce moment inactive et continuait à courir sur le même bord, tandis que l'arrière-garde était très maltraitée par le feu d'une grande partie de la ligne anglaise qu'elle avait déjà reçue. A midi 3/4, le vaisseau *l'Algésiras* força de voiles pour empêcher le vaisseau anglais *le Tonnant,* de 90, de le couper de l'avant; ce vaisseau persistant à vouloir traverser la ligne dans cette partie, nous l'avons abordé en engageant son gréement dans notre beaupré; alors il nous a envoyé toute une volée à mitraille qui nous a totalement dégréés; notre feu bien nourri l'a bientôt mis dans le même état que nous. Le général Magon ordonna l'abordage, et tout ce qui y était destiné s'y porta avec le plus grand courage; nous avons beaucoup regretté le lieutenant de vaisseau Verdreau, qui commandait cet abordage, ainsi que la plupart des braves qui le suivaient. Nous avions en ce moment quatre autres vaisseaux qui nous combattaient à portée de pistolet et qui faisaient un feu de mousqueterie tel, que nos gaillards furent balayés en un quart d'heure. Nous étions alors tellement engagés avec l'ennemi, qui nous enveloppait de toutes parts, qu'il ne nous était plus possible de distinguer les mouvements de notre armée ni les signaux qu'elle pouvait faire. Le général sentant notre position critique, se portait sur tous les points et partout encourageait par sa présence, qui n'annonçait que le calme et le courage le plus héroïque. A 2 h. 3/4, combattus par les mêmes forces et étant toujours abordés avec le vaisseau *le Tonnant,* nous avons démâté de notre mât de misaine, qui a été coupé au ras du pont; le peu d'hommes qui nous restaient sur les gaillards les défendaient toujours avec acharnement. A 3 heures, je fus blessé grièvement à l'épaule; mon officier de manœuvre, M. Plassan, fut atteint d'une balle dans la poitrine. Le feu des batteries se continuait toujours avec la plus grande vivacité et partout nous ripostions à l'ennemi. A 3 h. 1/4, le général Magon, qui avait déjà été deux fois blessé par une balle au bras droit et un éclat dans la cuisse, reçut une balle dans la poitrine et mourut sur le coup. Notre batterie de 18 était alors déserte et totalement désemparée; nous réunîmes toutes nos forces dans celle de 36, qui continua d'être servie avec la plus grande activité. Le vaisseau *le Tonnant,* avec lequel nous étions toujours abordés de l'avant, mit le feu à notre fosse aux lions avec ses valets enflammés et il nous y tua trois hommes. A 3 h. 1/2, notre grand mât et le mât d'artimon tombèrent et engagèrent nos canons. L'ennemi alors nous serra de plus près encore; nous avions plusieurs de nos pièces de la batterie de 36 démontées. N'apercevant aucun secours de notre armée, nous avons voulu tenter de derniers efforts en armant toutes les pièces qui pouvaient encore tirer sur l'ennemi et nous avons eu la satisfaction de voir que des coups heureux et bien dirigés ont désemparé totalement les vaisseaux qui nous combattaient, et notamment *le Tonnant,* que nos pièces de l'avant, tirées

à bout portant et à double charge, avaient très maltraité à son arcasse et à sa flottaison de l'arrière. Je crois pouvoir assurer à Votre Excellence que ce vaisseau a coulé d'après le triste état dans lequel il se trouvait et le rapport même des Anglais. Les dernières volées de l'ennemi nous maltraitèrent tellement, qu'elles nous forcèrent de cesser notre feu, et le vaisseau *le Tonnant* nous a jeté à bord 60 hommes qui nous ont amarinés à 4 heures moins un quart.

Nous avons eu, dans cette affaire, environ 160 hommes tués, parmi lesquels nous comptons avec peine et regret : le général Magon ; le lieutenant de vaisseau Verdreau ; Michel Mennet, sous-lieutenant de garnison au 70e régiment ; Saint-Simon, aspirant, et 180 blessés, au nombre desquels sont : MM. Morel, lieutenant en pied ; Leblond-Plassan, lieutenant de vaisseau, officier de manœuvre ; Langlade, lieutenant de vaisseau, commandant la batterie de 18 ; Kerbusso, enseigne (mort des suites de ses blessures) ; Figgy, lieutenant au 1er régiment suisse ; Gordon, Ravaison, Espiau, aspirants ; Elias, chef de timonerie, et Faure, secrétaire de la marine, tous ayant reçu des blessures très graves. Le jeune aspirant d'Houdetot a été légèrement blessé.

D'après la conduite distinguée des officiers, marins et soldats, en général, et les preuves qu'ils ont données d'une bravoure héroïque, il m'est difficile de ne pas reverser également sur tous des éloges bien justement mérités. Cependant, j'aurai l'honneur de faire connaître à V. E., les traits de courage les plus éclatants.

Je suis, etc... LE TOURNEUR.

Extrait du journal du lieutenant de vaisseau Philibert, adjudant du contre-amiral Magon, embarqué sur le vaisseau l'Algésiras (1).

Du 26 au 27 vendémiaire an XIV (18 au 19 octobre). — A 5 h. 1/2 du matin, l'amiral a signalé à l'armée de désaffourcher et d'embarquer les chaloupes. Le temps était beau, les vents à l'Est presque calme. Nous avons fait les dispositions nécessaires à l'effet d'exécuter cet ordre. A 6 heures du matin, l'amiral donna l'ordre à toute l'armée d'appareiller sans aucun autre signal.

Nous avons de suite mis sous voiles ainsi que plusieurs vaisseaux faisant partie d'une division qui devait sortir sous les ordres du général Magon ; les vents très petit frais du N.-E., variables à l'E.-S.-E..

A 9 h. 1/2, nous eûmes connaissance d'un vaisseau, 3 frégates et 1 brick ; aussitôt le général Magon ordonna à la frégate *l'Hermione* d'aller reconnaître l'ennemi. Au même instant, le vaisseau et le brick apercevant

(1) *Archives de la Marine*, B B4, 237. Transmis à Decrès par le général Beurnonville, le 7 frimaire an XIV.

plusieurs vaisseaux de notre armée sous voiles, firent route au Sud avec toutes voiles possibles, tirant du canon par volées, et les frégates prirent chasse à l'O.-S.-O..

Les vaisseaux français *l'Algésiras*, *l'Achille*, *l'Argonaute*, *le Neptune*, *le Héros*, *le Duguay-Trouin* et le *Bahama* espagnol, ainsi que les frégates *l'Hermione* et *le Rhin* purent sortir dans cette marée; le reste de notre armée resta à l'ancre; le général Magon, qui les commandait, croisa à l'entrée de la baie de Cadix, faisant de petits bords.

Du 27 au 28 (19 au 20). — Pendant l'après-midi, calme; ensuite petite brise de l'Ouest, manœuvrant sous toutes voiles possibles de manière à nous ménager le vent et à ne pas trop nous éloigner afin de pouvoir rentrer dans la baie en cas qu'on nous en fît le signal ou que les circonstances le requèreraient. A 4 heures, relevé la Tour de Cadix au S.-E.-1/2 Est; celle de Rota, au N.-N.-E.-1/2 Est du compas.

A 4 heures, les vents petit frais du N.-O., beau temps, courant au large sur les trois bâtiments ennemis que nous apercevions dans l'O.-S.-O. et que nous jugions être deux vaisseaux et une frégate.

Le général Magon signala l'ordre de bataille par rang de vitesse et sans égard au poste, lequel fut exécuté avec autant de célérité que possible, nous courions alors tribord amures; à 5 heures, nous les avons pris à babord; les ennemis qui couraient comme nous ont imité cette manœuvre; *l'Hermione* et *le Rhin* ont continué sous les premières amures afin de les bien reconnaître. La ligne de bataille ordonnée était formée comme il suit : *l'Algésiras*, *le Neptune*. *le Héros*, *L'Argonaute*, *l'Achille*, *le Duguay-Trouin* ; *le Bahama* sous le vent, forçant de voiles pour nous joindre.

A 5 h. 1/4, le général a signalé le branle-bas de combat et que pendant la nuit on manœuvrerait sans signaux; ensuite, fait signal à *l'Hermione* de passer à poupe.

A 6 heures, on découvrait 6 voiles dans l'Ouest, y compris les 3 déjà à vue. A ce moment, le feu de Cadix nous restait à l'E.-N.-E.-1/2 Est du compas, deux lieues. A la nuit, *le Bahama* nous restait à l'E.-1/4 S.-E., demi-lieue. Un peu avant que la nuit ne fût bien faite, nous apercevions plusieurs vaisseaux de notre armée qui mettaient sous voiles et louvoyaient pour sortir de la baie; les vents au N.-O. joli frais. Fait différentes manœuvres sous différentes voilures, pour nous tenir ralliés et naviguer de conserve à portée de voix.

A 6 h. 1/2. la frégate *la Thémis* nous a passé à poupe et a demandé au général Magon s'il avait connaissance du signal fait par l'amiral (article 301 de la tactique, auquel était joint le numéro des vaisseaux avancés). Le général lui a répondu que oui et que son intention était de rester sous voiles avec sa division formée en bataille, les frégates au vent ou, en cas d'action, du côté opposé à l'ennemi.

A 6 h. 3/4, nous avons perdu de vue les bâtiments ennemis dans l'O.-S.-O..

A 8 heures, pris les amures sur l'autre bord par la contre-marche.

A 10 heures, la brise très faible de l'O. variable au N.-O. calmissant, le vaisseau gouvernant à peine. A la même heure, nous aperçûmes deux bâtiments ennemis dans le N.-O. ; la division était bien ralliée, mais l'ordre de bataille rompu par le calme; nous tenions sous petites voiles, manœuvrant toujours pour nous maintenir à l'entrée de Cadix. A 11 heures, pris babord amures; à minuit, le feu de Cadix nous restait au N.-E..

Le reste de la nuit, temps couvert, les vents au S.-O. très faibles, fait différentes manœuvres, changé plusieurs fois d'amures, la division n'étant plus ralliée, seulement 4 bâtiments à vue un peu au vent à nous.

A 4 heures, le temps toujours couvert, joli frais du S.-S.-O.. Au jour, nous comptions cinq bâtiments au vent à nous et deux près de Rota qui appareillaient. Le général a fait signal aux bâtiments de sa division de mettre leurs numéros et nous avons reconnu tous ces bâtiments pour être ceux qui la composaient ; c'étaient le *Bahama* et *l'Achille* qui se trouvaient sous Rota.

A 6 h. 3/4, nous eûmes connaissance de 4 bâtiments ennemis dans l'O.-S.-O. : nous avons aussitôt mis sous toutes voiles et pris les amures à babord pour leur donner la chasse ; les deux vaisseaux et les frégates au vent à nous les chassèrent aussi.

A 8 heures, un des bâtiments ennemis, que nous jugions frégate, se trouvait assez près du *Héros*, vaisseau le plus avancé ; mais elle a bientôt viré de bord sur les trois autres en tirant des coups de canon.

Le temps couvert et pluvieux ayant mauvaise apparence, forte brise du S.-S.-O. ; l'armée dans la rade de Cadix était en mouvement et plusieurs vaisseaux étaient déjà dehors; les ennemis fuyant le cap à l'O., une de leurs frégates ayant un petit bâtiment à la remorque. Le général Magon a fait plusieurs signaux relatifs à la chasse, entre autres à *l'Hortense* de chasser et de forcer de voiles ; le vent augmentant sensiblement.

A 8 h. 1/2, le vaisseau *le Héros* tirait sur la frégate anglaise, qui avait à la remorque un bâtiment américain ; quoiqu'encore hors de portée, elle l'a abandonné.

A 10 h. toute l'armée était sous voiles. Vers les 11 heures, le vent fraîchit, il tomba de la pluie et il survint une brume si épaisse qu'on ne voyait pas devant soi à une longueur de navire.

Du 28 au 29 vendémiaire (20 au 21). — A 1 h. 1/2, la brume disparut et le temps s'embellit ; on revit les bâtiments ennemis que nous avions perdus de vue au moment où la brume s'était élevée. *Le Héros*, à qui le général Magon avait signalé de reconnaître et de visiter le bâtiment qu'avait abandonné la frégate anglaise, était en panne près de lui ; nos frégates ralliaient alors. Nous nous rapprochâmes du vaisseau *le Duguay-Trouin* et mîmes un instant en panne près de lui pour prendre et embarquer un de nos canots qu'il avait le long de son bord.

Notre armée était au plus près babord amures.

A 3 h. 1/2, l'amiral fit virer l'armée tout à la fois et signala l'ordre de marche sur trois colonnes.

A 3 h. 3/4, l'amiral Gravina signala aux vaisseaux de tête de l'escadre d'observation de chasser au vent. L'armée continuant de courir tribord amures, les vaisseaux faisant porter plus ou moins pour rallier le gros de notre armée qui laissait arriver elle-même, afin de faciliter la formation des vaisseaux le plus sous le vent. Le temps s'était éclairci, assez beau, le vent moins fort du S.-O. à l'O.. *L'Algésiras*, *l'Achille* et *le Nepomuceno*, continuant de serrer le vent conformément à l'ordre de l'Amiral Gravina, approchaient sensiblement un vaisseau et quatre frégates ennemies qui se trouvaient de l'avant et un peu au vent à eux. A 6 heures du soir, *l'Achille* était à une portée et demie de canon d'une des frégates ennemies. A la même heure, il a signalé 18 voiles dans l'O.-S.-O., non compris les cinq que nous chassions; nous trouvant intermédiaire entre lui et l'armée nous répétâmes son signal. A 6 h. 1/4, l'amiral hissa le pavillon de ralliement général et absolu ; aussitôt nous reprîmes, ainsi que *l'Achille* et *le Nepomuceno,* les amures sur l'autre bord, gouvernant sur le gros de notre armée dont nous étions à environ 3 lieues. Elle nous paraissait assez bien ralliée, mais non pas formée dans l'ordre de marche signalé.

La nuit étant bien faite, nous eûmes connaissance de plusieurs feux au vent à nous et de quelques fusées ; nous avons supposé que ce pouvait être des signaux que les frégates, que nous avions chassées, faisaient à leur armée.

L'Achille, en ralliant, passa près de nous et nous confirma à la voix le signal de 18 voiles qu'il avait fait. Le général Magon lui ordonna de tâcher de rallier l'amiral pour lui rendre le même compte ou de le lui faire savoir par une frégate ou un aviso. Nous manœuvrâmes aussitôt pour nous approcher du vaisseau de l'amiral Gravina, et le général Magon lui héla ce que venait de lui apprendre *l'Achille.*

La nuit était très obscure, l'escadre d'observation assez bien ralliée, naviguant sous très petites voiles à la gauche et au vent de l'armée combinée, dont nous n'apercevions que quelques vaisseaux. Les feux de l'ennemi se faisaient de temps à autre apercevoir et nous paraissaient s'approcher.

A 10 h. 1/4, jugeant que l'ennemi n'était pas très éloigné de nous, l'amiral fit signal à l'armée combinée de former l'ordre de bataille par rang de vitesse sans avoir égard au poste, tribord amures. Il le fit d'abord par des feux et ensuite à coups de canon. Les vaisseaux manœuvrèrent de suite à cet effet, mais, outre la nuit très obscure qui y apportait obstacle, l'ordre de marche n'ayant pu être rectifié avant la nuit, ce dernier ordre ne put s'exécuter. Chaque vaisseau prenant poste dès qu'il en apercevait trois ou quatre en ligne de l'avant à lui, ce mouvement ne put se faire sans confusion et dura pour ainsi dire toute la nuit, de manière qu'au jour l'armée se trouvait sans ordre et formée sur plusieurs lignes. A 5 h. 1/4, les feux de conserve de l'ennemi paraissaient s'éloigner.

A 5 h. 3/4 du matin, les vents étant à l'O. très faibles, la mer houleuse, le temps beau, nous eûmes connaissance de l'armée anglaise composée de 33 voiles, 27 vaisseaux dont sept à trois ponts, des frégates et cor-

vettes, environ trois lieues au vent à nous: elle était rangée en ligne de bataille et courait au plus près babord; l'armée combinée avait aussi les amures sur le même bord.

A 7 heures, l'amiral Villeneuve fit signal à l'armée de former la ligne de bataille tribord amures, ordre naturel; à ce moment, l'armée anglaise arrivait en dépendant en ligne de front assez serrée, menaçant notre arrière-garde.

A 8 h. 1/2, l'amiral fit signal à l'armée de virer lof pour lof tous à la fois, les vaisseaux devant par cette manœuvre se trouver en bataille dans l'ordre renversé; mais le peu de vent qu'il faisait fut encore un obstacle à notre bonne formation; plusieurs des vaisseaux ne se trouvant pas à leur poste, manœuvraient pour le prendre avec célérité.

A 10 h. 1/2, l'armée anglaise, qui arrivait toujours sur la nôtre sous toutes voiles possibles, cacatois, bonnettes hautes et basses, et qui paraissait être formée en trois colonnes menaçant le centre, l'avant et l'arrière-garde de notre ligne, se réunit en deux colonnes, se dirigeant seulement l'une sur le centre et l'autre sur l'arrière-garde, manifestant par cette manœuvre l'intention de mettre entre deux feux cette dernière partie de notre armée; la colonne de droite des ennemis était composée de 13 vaisseaux et celle de gauche, de 14.

A 10 h. 1/2, l'amiral fit signal aux vaisseaux de tête de forcer de voiles; la brise se faisait alors sentir à l'arrière-garde, tandis que l'avant-garde avait peine à gouverner, ce qui ralentissait beaucoup le développement de la ligne et mettait de l'engorgement dans quelques-unes de ses parties.

A 10 h. 3/4, l'amiral Gravina signala à l'escadre d'observation de rectifier l'ordre actuel; notre ligne avait de la peine à se former, plusieurs vaisseaux se doublant et mettant de l'engorgement au corps de bataille et à l'arrière-garde. L'ennemi nous approchait toujours couvert de voiles et conservant son dernier plan d'attaque.

A 11 heures, l'amiral Villeneuve laissa porter un peu pour donner sans doute plus de facilité à nos vaisseaux de se former et se développer. A 11 h. 1/4 et 11 h. 1/2, il fit signal aux vaisseaux de tête de tenir le vent; l'amiral Gravina donna le même ordre à l'escadre d'observation.

Du 29 au 30 vendémiaire (21 au 22). — A midi, le vaisseau à trois ponts qui conduisait la colonne de droite de l'ennemi se trouvant à demi-portée de canon, *le Fougueux* lui a envoyé sa volée et le feu a commencé dans cette partie (le centre de notre ligne); l'ennemi ne ripostant que faiblement et continuant sa route sous la même voilure.

A midi 1/4, la ligne fut coupée par ce vaisseau sur l'arrière de *la Santa Ana*, quoiqu'elle eût son grand hunier sur le mât; alors les vaisseaux du centre et de l'arrière-garde ont été successivement engagés à portée de pistolet avec les plus forts vaisseaux de l'ennemi qui cherchaient à nous couper partout où ils apercevaient des lacunes. La tête de notre ligne était alors inactive et n'avait point d'ennemis à combattre, continuant à courir le même bord, tandis que l'arrière-garde et le centre étaient très

maltraités par le feu d'une grande partie de la ligne ennemie qu'ils avaient déjà essuyé.

A midi 3/4, nous forçâmes de voiles pour empêcher un vaisseau anglais de 90 (*le Tonnant*) de couper la ligne sur l'avant à nous; ce vaisseau persistant dans sa manœuvre, nous l'avons abordé en engageant notre beaupré dans ses haubans du grand mât; alors il nous a envoyé plusieurs volées à mitraille, qui nous ont totalement dégréés; notre feu bien nourri l'a bientôt mis dans le même état que nous. Dès ce moment, il ne nous fut plus possible de rien distinguer de notre armée; nous ne voyions que *le Pluton* devant nous, qui combattait de très près un vaisseau ennemi; on combattait aussi derrière nous, mais le nuage de fumée qui nous enveloppait ne nous laissait rien distinguer.

Notre général ordonna l'abordage, et tout ce qui y était destiné s'y porta avec enthousiasme; quoique soutenus par un feu de mousqueterie très vif, presque tous furent victimes de leur courage et de leur intrépidité, parce que le vaisseau ennemi nous envoya à ce moment toute une volée de canonnades de ses gaillards et passe-avant chargées à balles. Parmi ces braves, nous donnons des regrets bien sincères au lieutenant de vaisseau Verdreau, officier d'un grand mérite, qui les commandait et s'y était porté le premier.

Nous eûmes peu après trois autres vaisseaux qui vinrent nous combattre à portée de pistolet après avoir coupé la ligne derrière nous; ils faisaient un feu de mousqueterie tel, que nos gaillards furent balayés en moins d'une demi-heure. Nous étions alors plus engagés que jamais avec l'ennemi qui nous enveloppait de toutes parts, de manière que nous étions pour ainsi dire séparés de notre armée, dont nous n'apercevions pas un seul vaisseau. Notre général sentant combien notre position devenait critique, se portait partout et encourageait par sa présence, qui n'annonçait que le calme et le courage le plus héroïque.

A 2 h 3/4, combattu par les mêmes forces, étant toujours abordé avec *le Tonnant*, nous avons démâté au ras du pont de notre mât de misaine, qui avait déjà reçu plusieurs boulets et qui fut entraîné par la chute du mât d'artimon du vaisseau anglais.

Le peu d'hommes qui nous restaient sur nos gaillards les défendaient toujours avec acharnement. Plusieurs fois les Anglais ont vainement tenté de s'en rendre maîtres; tous ceux qui pénétrèrent à bord furent tués.

A 3 heures, notre commandant (le brave M. Le Tourneur) fut blessé grièvement à l'épaule ; les lieutenants de vaisseau Morel et Plassan furent aussi blessés grièvement au même moment.

Le feu des batteries se continuait avec la plus grande vivacité et d'une manière inconcevable en raison de notre position ; partout nous ripostions à l'ennemi : tribord, babord et des canons de retraite.

A 3 h. 1/4, notre général qui avait déjà reçu deux blessures par une balle au bras droit et un éclat à la cuisse, n'ayant point voulu céder à nos vives sollicitations et descendre pour se faire panser quoique perdant

beaucoup de sang, fut atteint d'une balle dans la poitrine et mourut sur le coup.

Notre batterie de 18 était presque déserte, plusieurs pièces étaient démontées. Nous réunîmes alors toutes nos forces dans celle de 36, qui continua d'être servie des deux bords avec la même activité.

Le vaisseau *le Tonnant,* avec lequel nous étions abordés, mit le feu à notre fosse aux lions avec des valets soufrés, enflammés, et nous y tua 3 hommes.

A 3 h. 1/2, notre grand mât et celui d'artimon tombèrent et engagèrent presque tous les canons de nos deux batteries à tribord. Deux vaisseaux, dont un à trois ponts, qui combattaient de ce côté, nous serrèrent alors de plus près.

N'apercevant aucun secours de notre armée, nous fîmes de derniers efforts avec nos pièces de la batterie de 36 qui pouvaient encore tirer sur l'ennemi et nous eûmes la satisfaction de voir que des coups heureux et bien dirigés ont désemparé totalement les trois vaisseaux qui sont restés les derniers à nous combattre et notamment *le Tonnant* (démâté de son grand mât et de son mât d'artimon), que nos pièces de l'avant, tirées à bout portant et à triple charge, avaient très maltraité à son avant et à sa flottaison de l'arrière; les dernières volées de l'ennemi nous firent tant de mal, qu'elles nous forcèrent à cesser notre feu, et le vaisseau *le Tonnant* nous jeta à bord 66 hommes qui nous ont amarinés à 4 heures moins un quart.

Lorsque nous avons cessé de tirer, nous étions au milieu de 4 vaisseaux anglais, compris *le Tonnant*, dont un, à trois ponts, démâté de ses 3 mâts au ras du pont, un autre, de 74, de son mât d'artimon et son petit mât de hune, et *le Tonnant* à qui il ne restait que son mât de misaine; le quatrième avait son gréement abîmé, mais point de mât de moins.

La fumée qui nous enveloppait jusqu'alors étant dissipée, nos premiers regards cherchèrent notre armée; il n'existait plus de ligne de part ni d'autre; nous n'apercevions plus que des groupes de vaisseaux dans l'état le plus affreux, vers l'endroit à peu près où nous jugions que devait se trouver notre corps de bataille. Nous comptâmes 17 vaisseaux des deux armées démâtés de tous mâts au ras du pont et beaucoup d'autres qui ne l'étaient que partiellement. Plusieurs vaisseaux combattaient alors à l'avant-garde, où nous distinguâmes encore 5 ou 6 vaisseaux en ligne, mais le feu ne dura pas longtemps; à 4 h. 1/2, il devint moins vif. Plusieurs vaisseaux que nous jugions être de notre armée ne donnaient point quoiqu'ils parussent être en bon état, à en juger par leur mâture et leur voilure. Deux vaisseaux français serrèrent le vent pour se porter vers l'avant-garde, mais ensuite ils rallièrent le vaisseau de l'amiral Gravina, *le Principe*, qui avait, autant que nous avons pu voir, le pavillon de ralliement général et absolu.

A 5 h. 1/4, le feu cessa tout à fait de part et d'autre. L'armée anglaise était toujours au vent; le peu de vaisseaux qui leur restaient en bon état,

se ralliant autour de leurs vaisseaux-pontons et des nôtres, qui se trouvaient eux-mêmes au vent du reste de notre armée. Quatre vaisseaux français et un espagnol de l'avant-garde tinrent le vent tribord amures sous toutes voiles et passèrent à portée de canon au vent à nous, échangeant quelques volées avec le vaisseau anglais *le Spartiate*, qui paraissait n'avoir point encore combattu et qui s'était rallié au groupe dont nous faisions partie. Le vaisseau espagnol s'approcha de plus près et fut engagé sérieusement par ce vaisseau et le vaisseau à trois ponts démâté, qui le forcèrent bientôt à amener à demi-portée de canon de nous.

Les quatre autres vaisseaux continuèrent à tenir le vent tribord amures sous toutes voiles, n'ayant aucune avarie apparente dans la mâture et le gréement. *Le Formidable*, que nous reconnûmes, avait sa marque distinctive (le pavillon quarré au mât d'artimon) ; nous crûmes reconnaître aussi le vaisseau *le Scipion* et le *Duguay-Trouin ;* nous ignorons quel est le quatrième (depuis on a présumé que c'était le *Mont-Blanc)*. A 5 h. 3/4, outre ces 4 vaisseaux, nous en vîmes 9, tant français qu'espagnols, ralliés à l'amiral Gravina. A 6 heures, un vaisseau qui avait le feu à bord, a sauté; nous avons su depuis que c'était *l'Achille* français, qui a laissé brûler son pavillon sans l'amener ; une partie de son équipage a été sauvé par une goëlette anglaise et le vaisseau à trois ponts qui l'a combattu le dernier.

Nous avons eu, dans cette affaire, environ 100 et quelques hommes de tués, parmi lesquels nous comptons avec douleur et regret : le général Magon le lieutenant de vaisseau Verdreau ; Michel Mennet, sous-lieutenant de garnison ; Saint-Simon, aspirant, et 160 blessés, au nombre desquels sont : M. Le Tourneur, capitaine de frégate, commandant ; Morel, lieutenant en pied ; Plassan et Langlade, lieutenants de vaisseau ; Kerbusso, enseigne, mort des suites de ses blessures ; Figgy, lieutenant au 1er régiment suisse ; Gordon, Espiau, Ravaison, aspirants ; Elias, chef de timonerie, et Faure, secrétaire de la majorité, tous ayant reçu des blessures très graves ; l'aspirant d'Houdetot fut aussi blessé légèrement.

Je ne crois pas qu'il soit possible de voir un équipage et des troupes se conduire avec plus de bravoure, de sang-froid et d'intrépidité que ne l'ont fait ceux de *l'Algésiras ;* et nul doute qu'ils eussent recueilli le fruit de cette belle conduite en enlevant le vaisseau anglais *le Tonnant*, quoique plus fort que nous, si nous n'avions eu que lui à combattre, car il ne lui restait que 230 hommes au plus à bord lorsqu'il nous en a jeté 66 au nôtre : c'est le rapport que nous firent les Anglais et un de leurs officiers, après que nous eûmes repris le vaisseau.

Nous avons été traités avec les plus grands égards et toutes sortes de procédés pendant les 27 heures à peu près que nous restâmes en leur pouvoir, aussi avons-nous tout fait pour qu'ils rendent justice à leur tour à la loyauté naturelle aux Français.....

La nuit fut très obscure, le temps mauvais et à grains, les vents grands frais du S.-O.. Les Anglais s'occupant à débarrasser le pont du vaisseau encombré par tout notre gréement et partie de notre mâture. Aucun

vaisseau ni frégate n'a voulu nous donner la remorque, quoique le lieutenant anglais qui commandait à bord l'ait demandée à plusieurs qui ont passé près de nous.

Le matin, au jour, nous vîmes 25 bâtiments, compris plusieurs français et espagnols démâtés ras, quelques frégates et une goëlette. Nous reconnûmes les débris de l'armée anglaise parmi laquelle nous ne distinguions que 7 à 8 vaisseaux paraissant en assez bon état et n'ayant point d'avarie apparente dans leur mâture. Nous reconnûmes le vaisseau *la Santa Ana* et le *Bucentaure* qu'avaient à la remorque deux vaisseaux anglais. Un vaisseau et une frégate passèrent près de nous et ne voulurent point nous la donner malgré les coups de canon d'assistance que faisait tirer tous les quarts d'heure l'officier anglais... ; ils firent route pour rallier le gros de leur armée qui courait à l'O.-N.-O. ; les vaisseaux en bon état, frégates et corvettes donnant la remorque à ceux démâtés parmi lesquels nous en reconnûmes trois à trois ponts.

Du 30 vendémiaire au 1er brumaire an XIV. — Le temps à grains, ayant mauvaise apparence ; le vent grand frais du S.-O. et la mer très grosse. Les deux vaisseaux et la frégate qui étaient un peu sous le vent à nous et qui avaient à la remorque *la Santa Ana, le Bucentaure* et un autre vaisseau que nous n'avons pas reconnu, les abandonnèrent environ vers les 4 heures de l'après-midi et firent route sur leur armée que nous avions perdue de vue.

A 5 heures, voyant d'après ces circonstances la possibilité de reprendre notre vaisseau et de le conduire à Cadix lorsque la nuit serait faite, nous avons relevé le phare de Cadix au N.-N.-E., environ 5 lieues.

Le lieutenant de vaisseau anglais, qui ne s'était jusqu'alors occupé qu'à débarrasser le pont et à tirer des coups de canon d'assistance pour demander une remorque, s'était laissé entrainer par les courants et le vent sur le banc de Trafalgar, dont nous n'étions pas à une demi-lieue. Lui ayant observé que nous allions tous nous y perdre corps et biens, il fit travailler à établir des mâts de perroquet sur nos tronçons, et cela fut bientôt fait, notre équipage leur donnant la main, et, dès que le perroquet servant de misaine fut orienté, le vaisseau arriva et nous parâmes le banc.

A 5 h. 1/2, les officiers existants et non blessés s'assemblèrent et arrêtèrent à l'unanimité que dès que la nuit serait faite, nous reprendrions le vaisseau. La décision prise, on ne s'occupa plus que des précautions nécessaires pour assurer l'exécution de notre projet.

A 7 heures du soir, tout étant prêt, nous invitâmes les officiers anglais au nombre de trois à se rendre dans la chambre du Conseil, où M. Feuillet, secrétaire du général Magon, parlant le mieux l'anglais, leur dit au nom de l'état-major que, d'après la belle défense de notre vaisseau, nous avions lieu d'attendre de l'armée anglaise les secours qu'ils avaient eux-mêmes vainement réclamés ; que nous croyant par là dégagés des obligations que nous avions contractées en nous mettant en leur pouvoir, nous

étions décidés à reprendre notre vaisseau, mais qu'ils devaient s'attendre de notre part à être traités avec égards, pourvu qu'ils ne nous contraignissent point à employer la force par une résistance après laquelle ils se verraient toujours obligés de céder. Avant de condescendre à nos désirs, M. Benett, capitaine de prise, et les autres officiers ont montré beaucoup de résistance et la plus grande fermeté. Nous leur avons promis leur liberté aussitôt notre arrivée dans un port français ou allié.

A 7 h. 1/4 du soir (1), nous étions maîtres du vaisseau, ayant la satisfaction de n'avoir pas répandu une goutte de sang. A ce moment, l'allégresse fut générale et les cris de : « Vive l'Empereur ! » se firent partout entendre jusque parmi nos braves et malheureux blessés.

Les officiers et aspirants existants et non blessés à bord sont ainsi qu'il suit dans leur rang d'ancienneté : MM. La Bretonnière et Philibert, lieutenants de vaisseau, adjudants du général Magon ; Martel, Bruc, Galand, enseignes ; Grandin, Desgatines, Doublé, aspirants de 1re classe ; Galand et d'Houdetot, aspirants de 2e classe.

Nous ne songeâmes plus qu'aux moyens d'assurer la prompte arrivée du vaisseau dans la rade de Cadix. Tous les officiers, aspirants, premiers maîtres se portèrent partout où le besoin l'exigeait et, en peu de temps, nous sommes parvenus à rétablir l'ordre et la tranquillité à bord du vaisseau. Après avoir désarmé les Anglais, ils furent placés dans la chambre du Conseil sous une bonne garde, et leurs officiers dans une chambre particulière.

Notre équipage et nos troupes ont mérité dans ces circonstances difficiles et pénibles, des éloges justement acquis, conduite d'autant plus méritoire de la part des derniers qu'ils n'ont point l'habitude de la mer et que c'est leur première campagne.

A 7 h. 1/2, nous trouvant dans le S.-S.-O. du phare de Cadix, nous avons fait servir et gouverné vent arrière, pendant quelque temps, avec deux perroquets établis sur nos tronçons, travaillant à établir une perruche sur le tronçon du mât d'artimon ; mais la grosse mer ayant démarré plusieurs de nos canons, nous sommes revenus au vent et avons mis à la cape pour les ressaisir, profitant de ce moment pour étalinguer un câble sur la seule ancre de bossoir qui nous restait. A 11 heures, cet ouvrage étant achevé, nous avons laissé arriver et fait route pour Cadix, n'ayant de pratique à bord qu'un aide-canonnier, qui y était venu plusieurs fois. Quoique le temps fut alors sombre, à grains, la mer grosse, tombant de la pluie continuellement et le vent grand frais du S.-O., ce qui pouvait nous faire craindre de succomber avant d'atteindre un mouillage quelconque, nous avons été assez heureux

---

(1) Le lieutenant de vaisseau La Bretonnière dit 7 h. 1/2 dans son rapport du 7 brumaire an XIV ; le capitaine de frégate Le Tourneur, 7 heures (rapport du 5 brumaire an XIV). *Archives de la Marine*, B B4, 231 et 237.

pour jeter notre ancre dans le N.-E. du phare de Cadix, à 2 heures du matin. Mais au jour, nous nous sommes aperçus que nous étions très près de la Roche du Diamant, position extrêmement critique puisqu'elle nous exposait aux plus grands dangers en cas de chasse. Quelques-uns de nos vaisseaux étaient mouillés dans la baie; toutes nos frégates et avisos y étaient. Le vaisseau *le Bucentaure* était échoué sur les roches de la pointe de Cadix et beaucoup d'embarcations allaient en sauver l'équipage.

Les vaisseaux *l'Indomptable* et *le San Justo*, qui étaient mouillés près de nous, me proposèrent la remorque lorsqu'ils appareilleraient, mais ce dernier mit sous voiles avant que notre ancre fut levée, opération d'autant plus difficile que l'encombrement de la batterie basse, des avaries au cabestan et le manque de tournevire y mettaient obstacle.

Toute la matinée nous avons tiré des coups de canon d'assistance pour obtenir des secours qui pourraient nous tirer de notre fâcheuse position. A 10 heures, le vaisseau *le Pluton*, ayant le pavillon de commandement, appareilla et fut suivi du *Neptune*, du *Héros*, de nos frégates et avisos et des vaisseaux espagnols *le San Justo*, *le Rayo* et *le San Francisco de Asis*; ils coururent la bordée du N.-O..

Du 1er au 2 brumaire an XIV — Toute l'après-midi nous avons continué de tirer des coups de canon d'assistance. Le soir, la division qui était sortie rentra, ramenant le vaisseau *la Santa Ana* et *le Neptuno* espagnols, qu'un vaisseau et une frégate anglaise avaient à la remorque et furent obligés d'abandonner. *Le Rayo* seul resta dehors.

Aux approches de la nuit, le temps menaçant beaucoup, nous fûmes obligés de multiplier nos coups de canon pour exprimer combien il était urgent de nous seconder; alors nous reçûmes une ancre à jet et un grelin, dans une embarcation espagnole avec un pilote. Plusieurs vaisseaux nous envoyèrent des embarcations qui ne nous furent d'aucune utilité puisque nous avions besoin d'une chaloupe et d'une ancre de bossoir ou qu'une frégate vint nous prendre à la remorque; nous conservâmes ce dernier espoir jusqu'à ce que la dernière fut passée près de nous pour entrer dans la rade; nous avions même envoyé un canot sur leur passage pour prier l'une d'elles de nous rendre cet important service, mais il ne put en atteindre aucune.

A la nuit, le temps très mauvais, à grains, ventant grand frais et par rafales du S.-O.. Vers les 10 heures, nous talonnâmes sur le Diamant et fort heureusement que dans un grain violent qui nous fit chasser, les vents passèrent à l'Est, de manière que nous contournâmes et parâmes le Diamant; notre ancre tint bon lorsqu'elle fut sur l'açore du banc de la Galère, mais notre grelin cassa et nous perdîmes son ancre. A ce moment, un vaisseau qui chassait vint sur nous en travers et passa à tribord vergue à vergue fort heureusement sans nous aborder, car il nous eût infailliblement entraîné à la côte avec lui. A 10 h. 1/2, le temps de plus en plus mauvais, nous chassâmes encore jusqu'à talonner fortement sur le banc de la Galère; comme la mer avait encore un peu à baisser,

nous nous occupâmes aussitôt de tous les moyens d'alléger le vaisseau de l'arrière; quatre canons de la batterie de 18, dont deux étaient démontés, furent jetés à la mer, ainsi que tout le lest volant, les boulets et autres objets pesants qui se trouvaient dans cette partie du vaisseau. On s'occupa aussi à débarrasser les pièces de la cale à l'eau les plus de l'arrière, on y mit les pinces et à mesure on en pompait l'eau. Enfin, tous les moyens possibles furent employés avec la plus grande activité, et nous eûmes le bonheur de voir la mer monter et le vaisseau à flot sans qu'il eût beaucoup souffert, puisqu'il ne faisait pas plus d'eau qu'avant cet événement.

Nous attendions avec impatience le jour et les secours qu'on devait nécessairement nous envoyer. Un seul câble nous tenait et nous le supposions en très mauvais état; l'ancre étant mouillée sur un fond de roches.

Au jour, le temps moins mauvais, la mer très grosse, quelques embarcations de nos vaisseaux vinrent à bord et nous apprîmes que plusieurs chaloupes qui avaient été envoyées par le port à notre secours, la veille, avaient péri corps et biens. Deux vaisseaux mouillés plus avant que nous firent côte dans la nuit, après avoir chassé jusqu'à talonner sur les roches. A 6 h. 1/2, *le Neptune* nous envoya une chaloupe avec un grelin et une ancre à jet. Nous fîmes ajust d'un autre grelin et nous fîmes élonger cette ancre sur l'avant à nous; dès qu'elle fut mouillée, nous virâmes sur notre câble, mais la mer perdant, bientôt nous recommençâmes à talonner fortement sur les roches; alors on tint bon le cabestan et tout le monde fut employé aux moyens qui nous restaient encore d'alléger le vaisseau: nous passâmes les pièces des batteries de l'arrière sur l'avant; toutes nos embarcations, qui étaient abîmées par suite du combat, furent mises en pièces et jetées à la mer. Nous nous débarrassâmes aussi de la plus grande partie de notre drome, qui était dans le même état; toutes nos pièces de la cale à l'eau furent crevées et l'eau pompée; une grande partie du bois à feu fut jeté à la mer; enfin, nous parâmes encore cette marée et à midi, nous ne talonnions plus, le vaisseau faisant toujours la même quantité d'eau et ne paraissant pas avoir souffert.

Nous avions toute la matinée tiré des coups de canon d'assistance; il nous était venu plusieurs bateaux espagnols et canots de l'escadre pour prendre nos blessés, mais la grosse mer ne nous permit de débarquer que ceux qui l'étaient le moins grièvement. Le commandant Le Tourneur fut de ce nombre, ainsi que les lieutenants de vaisseaux Morel, Plassan, Langlade et l'enseigne Kerbusso.

Du 2 au 3 brumaire an XIV. — Le temps assez beau, la mer grosse, joli frais du S.-O. au S.-S.-O., virant sur notre ancre et le grelin. A 1 h. 1/2, nous avons reçu une ancre de bossoir et un câble, qui nous ont été apportés par une goëlette espagnole. Nous lui avons dit de la mouiller le plus de l'avant à nous qu'elle pourrait; elle a, à cet effet, élongé une haussière sur l'avant de notre ancre à jet, mais la grosse mer et le vent fraîchissant beaucoup firent casser la haussière au moment où elle commença à se haler

dessus, et elle mouilla cette ancre par notre travers sur un fond de roches, de manière qu'elle ne pouvait plus nous être d'aucun secours.

Notre câble était tellement ragué qu'à 20 brasses de l'étalingure il ne restait plus qu'un toron, qui nous a tenu pendant une partie de la nuit. Nous fîmes de vains efforts pour lever notre ancre, elle était prise entre des roches. Le temps étant précieux dans la position où nous nous trouvions à cause de la marée, nous nous décidâmes à abandonner l'ancre et à couper le câble, continuant de virer sur l'ancre à jet.

A 2 h. 3/4, nous étions à long pic, la mer était presque haute ; une seule ancre à jet nous restait, mouillée sur l'açore des roches de la Galère, sur lesquelles nous avions manqué périr la nuit précédente ; aucun autre secours ne nous venant, nous demandâmes au pilote s'il voulait appareiller et tâcher d'attraper le mouillage, supposant qu'il y avait assez d'eau sur tous les Dangers pour que nous pussions y passer sans toucher ; il s'y refusa, disant qu'il valait mieux attendre et passer la nuit comme nous étions. Dès lors nous le renvoyâmes à terre, le temps se chargeant dans le S.-O. et le vent fraîchissant de cette partie, nous présageaient une nuit encore plus affreuse que la précédente ; d'après ces considérations, nous nous décidâmes à appareiller et après avoir pris toutes les précautions nécessaires pour abattre du côté du large, nous dérapâmes l'ancre à jet, la seule ressource qui nous restait, et, à l'aide des embarcations et de la haussière portée sur la goëlette, nous abattîmes sur le bon bord et le vaisseau prit de l'air de suite ; sous deux perroquets et sa perruche il gouvernait parfaitement. Dès lors nous nous vîmes sauvés et c'est en grande partie aux qualités du vaisseau à qui nous le devons. Nous passâmes sur le banc de la Galère et vînmes prendre mouillage avec notre ancre à jet dans la rade de Cadix ; à 5 h. 1/2, étant par 6 brasses 1/2 d'eau, fond de sable et vase, nous la laissâmes tomber, et de suite un officier fut à bord du commandant pour lui rendre compte et lui demander une ancre de bossoir au plus tôt, le temps ayant mauvaise apparence. A 10 heures, il devint à grains, pluvieux, ventant par rafales ; à 11 heures, un grain violent du S.-S.-O. nous a fait chasser ; aussitôt, mouillé une patte d'ancre, qui nous restait, sur laquelle nous avions étalingué un grelin, et tiré des coups de canon d'assistance.

A minuit et demi, nous talonnions fortement ; notre gouvernail a démonté et nous l'avons perdu parce que nous n'avions point d'embarcations et que nos sauvegardes avaient été coupées dans le combat. Au jour, les vents au S.-O. grand frais, beaucoup de pluie, nous n'apercevions plus le vaisseau *l'Indomptable*, qui avait fait côte et s'était perdu dans la nuit.

A 10 heures, une barque de la Carraque mouilla une grosse ancre beaucoup de l'avant à nous et, dès que nous eûmes le bout du câble à bord, nous virâmes dessus jusqu'à garder une touée de 50 brasses.

L'HERMIONE

Rapport du capitaine de frégate Mahé, commandant la frégate l'Hermione (1).

A bord de *l'Hermione*, en rade de Cadix, le..... brumaire an XIV.

27 *vendémiaire* (19 octobre). — Le 27 vendémiaire, nous appareillâmes à... heures du matin avec une brise très faible de la partie de l'E.-S.-E.; le vent ayant tout à fait calmé à... heure, les vaisseaux laissèrent tomber une ancre où ils se trouvaient pour éviter de rentrer avec les courants de flot. Le général Magon m'ayant donné l'ordre d'aller reconnaître l'ennemi, je sortis à l'aide des embarcations. Nous eûmes connaissance de 3 frégates, un vaisseau et d'un brick-corvette. Le vaisseau et le brick firent route à l'O.-S.-O. sous toutes voiles, en faisant beaucoup de signaux et tirant des coups de canon par volées. Une des frégates fit route au Sud et les deux autres restèrent en observation au large. A... heure, la brise ayant pris faveur au Sud, il sortit une division, sous les ordres du général Magon, qui croisa à l'entrée de la baie; toute la nuit, je me tins sur des bords, au vent de notre division, pour observer les mouvements de l'ennemi.

28 *vendémiaire* (20 octobre). — Le 28 vendémiaire, au jour, les vents ayant pris au Sud petit frais, nous vîmes toute l'armée appareiller de Cadix. A....., nous chassâmes, de concert avec le vaisseau *le Héros*, une frégate anglaise qui venait de visiter un bâtiment américain qu'elle faisait suivre; ce bâtiment se voyant approché porta largue, et le vaisseau *le Héros*, qui était sous le vent, laissa arriver sur lui et l'arrêta. A 9 h. 1/2, le général a signalé l'ordre de rallier; le temps devenait pluvieux et le vent fraîchissait beaucoup. A 9 h. 3/4, le général Magon nous ayant signalé l'ordre de passer à poupe, nous avons manœuvré pour le faire. A 10 heures, il nous donna l'ordre de mettre en panne et de prendre un paquet pour l'amiral. Aussitôt que le canot fut de retour, nous fîmes route pour rallier l'amiral, qui venait de signaler l'ordre de marche sur trois colonnes. A 1 h. 1/2, je remis le paquet du général Magon à bord du *Bucentaure* et je manœuvrai pour rallier *l'Algésiras*, qui chassait au vent; nous voyions alors quatre bâtiments ennemis, dont 3 frégates et un vaisseau. Le soir, à 5 heures, le signal de ralliement ayant été fait, nous nous plaçâmes en avant du corps de réserve, qui formait la colonne du vent; les vents avaient calmé et la mer s'était embellie. A 8 heures, nous vîmes beaucoup de feux au vent et nous présumâmes que les ennemis se ralliaient. Au même moment, on signala l'ordre de bataille les amures à tribord; l'armée manœuvra pour former cet ordre, et nous nous plaçâmes au vent et par le travers du général Magon afin de pouvoir observer les mouvements des ennemis pendant la nuit et en rendre compte.

---

(1) *Archives de la Marine*, BB⁴, 237 (rapport signé) et BB⁴, 232 (copie).

Découverte d'une escadre ennemie, 29 vendémiaire (21 octobre). — A la pointe du jour, le 29 vendémiaire, nous aperçûmes 33 voiles au vent, parmi lesquelles nous comptâmes 26 vaisseaux, 4 frégates et 3 corvettes ou avisos. Nous les signalâmes à 7 heures, et je fis appuyer le signal d'un coup de canon pour l'affirmer et le faire plus tôt apercevoir. L'ennemi arrivait par pelotons et sans ordre; il portait sur l'arrière-garde de notre escadre, qui, à 7 heures, reçut l'ordre de former l'ordre de bataille naturel, les amures à tribord. Les vents étaient très faibles de la partie de l'O.-N.-O.. A 8 h. 1/4, cet ordre n'était pas formé et l'ennemi paraissait menacer l'arrière-garde; l'amiral fit le signal d'arriver vent arrière tous à la fois, au serre-file devenu chef de file de tenir le vent tribord amures et chaque vaisseau devant le suivre par un mouvement successif. La faiblesse du vent et le peu de voiles que faisaient quelques vaisseaux retarda beaucoup la formation de la ligne de bataille. A 9 h. 1/4, l'amiral signala au vaisseau de tête de forcer de voiles. Les vents ayant sauté du N.-O. au S.-O. joli petit frais, furent encore un obstacle à la formation de l'ordre signalé parce que la brise se fit sentir à l'arrière-garde beaucoup plus tôt qu'à l'avant-garde, qui gouvernait à peine et fut par ce moyen très longtemps à se développer. A 9 h. 1/2, l'amiral signala au *San Agustín* de serrer le vent. A 10 heures, l'ordre au vaisseau de tête de serrer le vent babord amures.

A 10 h. 10, le général Gravina signala l'ordre de rectifier l'ordre actuel au corps de réserve.

Notre ligne n'était donc pas bien formée; elle ne l'était même pas à midi. Plusieurs vaisseaux se doublaient et l'engorgement était considérable au corps de bataille.

Commencement du combat. (Position de l'escadre par rapport à la terre: neuf lieues dans le S.-S.-O. de Cadix.) — A midi 15, un vaisseau ennemi à trois ponts beaucoup plus près que le reste de son armée, qui était toujours en pelotons et sans aucune espèce d'ordre, attaqua le vaisseau *l'Algésiras*. A midi 20, un vaisseau anglais, à la tête d'un peloton, tenta de couper la ligne sur l'avant de *l'Algésiras*, qui manœuvra avec tant de célérité qu'il força ce vaisseau à tenir le vent, mais le serra de si près qu'ils étaient presque abordés. Dans moins d'un quart d'heure, ce vaisseau fut démâté de son mât de misaine et de son grand mât par le vaisseau *l'Algésiras*. Le reste de l'armée anglaise arrivait par pelotons et s'attacha particulièrement à la partie de l'escadre de réserve où étaient les vaisseaux français et alliés les plus faibles et où se trouvait le général Magon. La ligne fut coupée à 1 heure, mais la fumée était si épaisse que je ne pus reconnaître si c'était de l'avant du vaisseau *le Fougueux*, qui avait déjà beaucoup souffert et était presque entièrement désemparé. Le désordre le plus complet se mit dans cette partie; plusieurs vaisseaux quittèrent la ligne sans avaries et laissèrent les vaisseaux *l'Algésiras*, *le Fougueux*, *l'Aigle* et un petit vaisseau espagnol, que je crois être *le San Leandro* ou *le Bahama*, isolés et accablés par le feu de plusieurs vaisseaux

anglais, qui s'ouvrirent des passages dans la ligne entre ces vaisseaux et les accablaient en détail. Leur position était d'autant plus affreuse qu'ils étaient déjà presque tous entièrement démâtés et trop éloignés les uns des autres par l'absence des vaisseaux intercalés pour pouvoir se secourir mutuellement. Le vaisseau espagnol *le Montañés* se mit parmi les frégates et ne prit pas la moindre part à l'action, quoiqu'il n'eût qu'à arriver lof pour lof pour engager les vaisseaux anglais qui avaient traversé la ligne. Le vaisseau espagnol *l'Argonauta*, qui n'avait pas encore pris part à l'action parce qu'il était trop éloigné de la ligne, engagea un des vaisseaux anglais qui l'avait traversée. Le vaisseau français *l'Argonaute*, qui avait quitté la ligne sans être dégréé, vint un moment sur tribord pour engager un des vaisseaux anglais qui avait coupé notre ligne, mais à peine eut-il tiré quelques coups de canon, qu'il revint sur babord et présenta dans cette position sa poupe au vaisseau ennemi, qui lui envoya des volées de mitraille qui durent lui détruire beaucoup de monde. Ce vaisseau continuant à s'éloigner du feu, je lui signalai l'article 5 des signaux de jour à la voile par un seul pavillon, ainsi conçu : « L'armée de la République combat-« tant au vent ou sous le vent, ordre aux vaisseaux qui par leur position « actuelle ne combattent pas d'en prendre une quelconque, qui les « reporte le plus promptement possible au feu.

« Nota. — Si les frégates s'apercevaient que les vaisseaux ne donnassent « pas, les capitaines sont autorisés à leur faire ce signal et d'en tenir note « sur leurs journaux. » J'ajoutai à ce signal le numéro de *l'Argonaute* et il resta hissé près d'une heure ; mais ce vaisseau continua toujours à se souventer et à s'éloigner.

Ce n'était plus qu'un mélange affreux à l'arrière-garde où combattaient avec acharnement les vaisseaux de l'escadre combinée qui n'avaient pas quitté leurs postes.

Les Anglais poursuivaient leur avantage avec vigueur et voyant avec quelle facilité beaucoup de vaisseaux pliaient devant eux, ils les firent arriver continuellement et les mirent tout à fait sous le vent.

A 1 h. 3/4, le feu était engagé depuis le onzième vaisseau de tête jusqu'au dernier de la queue.

A 2 heures, un vaisseau français, que nous avons cru être *le Bucentaure*, signala l'ordre à l'escadre qui était à l'avant-garde de virer de bord lof pour lof par la contre-marche, mais nous ne vîmes que 3 vaisseaux suivre celui qui portait le pavillon quarré au grand mât et tenait le vent tribord amures.

Aussitôt que les ennemis s'aperçurent de ce mouvement, ils détachèrent plusieurs vaisseaux à trois ponts, qui se portèrent sous toutes voiles à l'avant-garde. Ce ne fut bientôt plus qu'une fumée épaisse et il était difficile de bien distinguer les vaisseaux dans la mêlée.

Position de l'armée à 4 heures du soir. — Telle était la position de l'armée à 4 heures du soir : Au vent, plusieurs groupes de vaisseaux démâtés des deux partis, quelques vaisseaux français combattant toujours,

quelques-uns paraissant amenés. Au vent de l'arrière-garde, le vaisseau français *l'Achille* combattant contre un autre vaisseau ; le feu prit dans sa hune de misaine ; son mât de misaine, le seul qui lui restât, tomba au milieu du pont et mit le feu aux batteries ; ce vaisseau fut bientôt consumé et sauta en faisant une explosion affreuse. Un peu sous le vent de celui-ci, un petit vaisseau espagnol qui se traînait sous sa misaine et combattait un vaisseau anglais qui l'a fait amener. En arrière et sous le vent, le reste du corps de réserve où était le vaisseau *le Principe de Asturias*. A l'avant-garde et au vent, un vaisseau anglais traînant à la remorque un vaisseau espagnol qu'un peloton avait fait amener. Un peu plus en arrière et sous le vent, le vaisseau *l'Intrépide*, à qui il ne restait plus que son mât de misaine, cherchant à rallier les vaisseaux sous le vent ; son mât de misaine tomba et un vaisseau anglais se dirigea sur lui.

Position des ennemis par rapport à nous, à 4 h. 3/4.— Nous relevions à 4 h. 3/4, la tête des Anglais au N.-O.-1/4 O., le centre des vaisseaux démâtés dans le S.-O. et les derniers vaisseaux en arrière au S.-E. du compas.

Tous les vaisseaux français et espagnols qui étaient au vent étaient entièrement démâtés ; il ne restait pas à l'un d'eux un tronçon, et beaucoup n'avaient même plus de beaupré. A 4 h. 15, le vaisseau *le Neptune* a signalé ralliement à l'armée et a tenu le vent babord amures ; mais, à l'exception du *Pluton* et d'un vaisseau espagnol, aucun n'a tenu assez le vent pour le bien rallier. Quelque temps après, *le Neptune* a signalé d'imiter sa manœuvre et il a engagé lui-même un vaisseau ennemi : mais, à 5 h. 30, le feu a cessé de part et d'autre. A 5 h. 3/4, *le Pluton* nous a signalé de passer à poupe et nous a dit qu'il avait besoin de monde ; je lui ai répondu que je lui en enverrais quand il le voudrait ; il m'a dit qu'à la nuit il prendrait tous les hommes que je pourrais lui donner. Tous les vaisseaux s'étant ralliés au *Principe de Asturias*, que montait le général Gravina, le reste de l'escadre composé de 11 vaisseaux, 4 frégates et 2 corvettes fit route au Nord. A 2 h. 30, nous avons mouillé en dehors de la Galère, dans la baie de Cadix, par les neuf brasses, fond de gravier.

A 9 h. 1/2 du matin, il est venu un officier de la part du général Gravina me prier d'engager le capitaine Lamellerie à faire appareiller les frégates pour croiser devant la baie ; à 9 heures *(sic)*, nous avons appareillé avec la frégate *l'Hortense*, le temps était très sombre et pluvieux, le vent grand frais et la mer grosse. A 1 h. 1/2, *l'Hortense* ayant viré de bord, nous l'avons suivie et nous sommes venus mouiller vers les 3 h. 1/2 entre les Porques et la Galère.

A 8 heures du soir, un vaisseau démâté venant de dehors s'est échoué entre les Porques et la pointe de Saint-Sébastien ; il tirait des coups de canon d'assistance. Il ventait grand frais et la mer était très grosse. Aussitôt que le temps le permit, je fis partir toutes mes embarcations pour aller lui porter du secours. C'était le vaisseau français *le Bucentaure*. Au

jour, nous aperçûmes le vaisseau *l'Algésiras* mouillé près de la Galère; j'envoyai un canot de suite à son bord pour lui offrir des secours. A 7 h. 1/2, le vaisseau *le Príncipe de Asturias* et un autre vaisseau espagnol, qui avaient démâté dans la nuit par suite de leurs avaries et par la grosse mer, appareillèrent pour mouiller en dedans de Cadix à l'aide des vents d'Ouest qui soufflaient dans ce moment.

A 7 h. 1/2, nous mîmes aussi sous voiles, mais le vent ayant calmé et la mer étant très grosse, nous culions considérablement et nous fûmes forcés de mouiller pour ne pas tomber sur la Galère. J'envoyai un officier à bord de *l'Hortense* pour engager le capitaine Lamellerie à mettre sous voiles avec les frégates aussitôt que le temps le permettrait pour tâcher de donner la remorque à deux vaisseaux démâtés que nous apercevions devant la baie.

A 9 h. 30, étant à la voile et près de *l'Hortense*, le commandant nous héla d'aller donner la remorque au vaisseau *l'Argonaute*, qui était mouillé sous le vent; je lui passai à poupe et il me dit qu'il n'avait besoin que d'une ancre, mais que si le temps devenait favorable il nous priait de lui donner une remorque. Il avait tous ses mâts.

Découverte de 33 voiles ennemies dans l'Ouest. — Nous tînmes le plus près babord pour rallier les frégates et les vaisseaux qui tous avaient mis à la voile, excepté ceux qui avaient des avaries très majeures. Les ennemis paraissaient alors dans l'Ouest, ayant à la remorque des vaisseaux démâtés. Le vent était frais du S.-S.-O., le temps couvert et la mer grosse. Le commandant signala de poursuivre l'ennemi de manière à le forcer à se rendre ou à faire côte. La frégate *l'Hortense* mit à la remorque le vaisseau espagnol *le Neptuno* que nous approchâmes le premier, et la frégate *la Thémis* reçut l'ordre de donner la remorque à *la Santa Ana*.

A 3 heures, le commandant a signalé de virer de bord ; à 3 h. 1/2, l'ordre de rallier. Le brick *le Furet* nous héla, de la part du commandant, de tâcher d'aller reconnaître le vaisseau qui était mouillé dans le Sud sur la côte de Léon ; mais les courants de flot nous entrant en baie et la mer étant très grosse, nous fîmes inutilement des bords pour nous élever. A 4 h. 3/4, le commandant a signalé l'ordre d'aller au mouillage et liberté de manœuvre. A 5 h. 1/2, nous avons passé à poupe du *Héros* qui nous avait demandé un câble et une ancre, que nous allions mouiller près de lui et que s'il voulait nous envoyer sa chaloupe, parce que nous n'avions pas la nôtre, nous lui donnerions ce câble et l'ancre quand il voudrait.

A 6 heures, nous avons mouillé par six brasses, fond de vase.

A 8 heures, nous donnâmes au *Héros* une ancre et un câble ; toute la nuit, les vents furent variables de l'Ouest à l'O.-S.-O. grand frais ; nous fûmes obligés encore de mouiller une seconde ancre. Avant le jour, nous avons envoyé toutes nos embarcations au vaisseau *l'Algésiras* qui demandait du secours.

Dans la journée, le vent fut variable, la mer toujours grosse. Le vaisseau *l'Indomptable* signalait qu'il touchait. Pendant la journée, le com-

mandant fit des signaux nécessaires pour ordonner les secours que réclamaient les vaisseaux *l'Indomptable*, *l'Algésiras* et la frégate *le Rhin*. Toutes nos embarcations furent envoyées à bord de *l'Indomptable*.

MAHÉ.

LE SWIFT-SURE

Rapport du capitaine de vaisseau Villemadrin, commandant le Swift-Sure (1).

Cadix, le..... brumaire an XIV.

Dans la matinée du 28 (20 octobre), l'armée combinée est sortie de la baie de Cadix, les vents variables du Sud au S.-E. ; nous avons fait différentes manœuvres pour nous rallier. Le vent ayant passé au S.-O. bon frais, tous les vaisseaux de l'armée ont pris des ris, le temps pluvieux ; mais dans l'après-midi, s'étant éclairci et le vent ayant beaucoup molli, on les a largués excepté celui de chasse. Depuis le matin, nous avions en vue deux frégates ennemies qui nous observaient. A la nuit, fait différentes manœuvres, et, à 8 h. 1/2, apercevant des feux sur presque tous les points de l'horizon, les deux généraux en chef ont fait signal en même temps de former la ligne de bataille ; mais, de nuit cet ordre n'a pu avoir son exécution, vu l'éloignement de plusieurs vaisseaux, et n'a servi qu'à nous rallier.

Au point du jour, le vent à l'O. et O.-N.-O. extrêmement faible, la mer grosse, nous avons aperçu l'armée anglaise environ 3 lieues au vent à nous et composée de 27 vaisseaux de ligne, dont 7 à trois ponts, 3 frégates et un cutter. Nous avons manœuvré pour former la ligne de bataille babord amures, mais l'extrême faiblesse du vent, la lenteur et particulièrement la mauvaise manœuvre de 2 vaisseaux espagnols, dont un que j'ai reconnu pour *le San Agustin*, et qui couraient constamment 2 à 3 quarts largue ; ces capitaines paraissaient si peu au fait de la tactique qu'ils ne s'apercevaient pas que le vaisseau de tête ne faisait fréquemment cette manœuvre que pour leur donner la facilité de prendre ses eaux en serrant le vent. Par ces mouvements plusieurs vaisseaux étaient obligés de mettre en panne et il y avait nécessairement engorgement dans le corps de bataille, et l'armée formait divers pelotons et il devenait de plus en plus difficile de rectifier l'ordre, attendu qu'il faisait presque calme. Pendant tout ce temps, l'armée anglaise paraissant avoir plus de vent que nous, nous avait beaucoup approché et s'avançait sous toutes voiles, bonnettes hautes et basses, sur 2 lignes de convoi, les vaisseaux à 3 ponts en tête et faisant à peu près 2 nœuds 1/2.

A 11 h. 1/2, elle se trouvait presque à portée de canon et notre ligne n'était point encore formée par les raisons déduites plus haut. Dans cet

---

(1) *Archives de la Marine*, B B4, 237. Rapport aut. sig. adressé à l'amiral Rosily.

état de choses, quel avantage n'avaient pas les Anglais en coupant la ligne sur divers points comme ils l'ont fait; mais ce qui paraîtra inconcevable c'est qu'en nous attaquant de cette manière ils devaient au moins en approchant nos vaisseaux éprouver beaucoup d'avaries, particulièrement dans leur mâture; mais arrivés à portée de fusil, ils ne paraissaient pas avoir beaucoup soufferts tant les premières volées ont été mal dirigées. L'escadre d'observation dont je faisais partie, s'était formée en arrière-garde dans l'ordre renversé; mais de 12 vaisseaux dont elle était composée je n'en comptais au moment de l'action que 9 assez bien formés, savoir: *l'Algésiras, le Bahama, l'Aigle, le Swift-Sure, l'Argonaute* français, *le San Ildefonso, le Nepomuceno, le Berwick* et *le Principe de Asturias* en serre-file; les 3 autres se trouvaient probablement partie sous le vent ou fondus dans le corps de bataille.

A midi, l'engagement était général, et l'arrière-garde, coupée vers *l'Algésiras* par 12 vaisseaux, dont 3 à trois ponts. A midi 5, un vaisseau ayant voulu couper en avant de *l'Aigle*, a abordé ce vaisseau; ils ont été accrochés pendant 10 minutes, et ce vaisseau (*l'Aigle*), en se débarrassant ayant culé, m'a forcé de masquer pour ne pas l'aborder. Alors ce vaisseau anglais en traversant m'a envoyé sa volée et m'a tué 17 hommes et fait beaucoup d'avaries et est venu s'établir par mon travers sous le vent, ainsi que le vaisseau *la Defence*, dont j'ai reçu deux volées, et qui s'est ensuite attaché au *Bahama*, et *l'Aigle* avait alors un vaisseau à trois ponts par son travers aussi sous le vent. J'ai combattu dans cette position pendant une heure et demie contre *le Colossus*, qui m'avait traversé, et pendant laquelle j'ai démâté de mon mât d'artimon et de mon grand mât de hune. Enfin la chance était à peu près égale entre ce vaisseau et moi, lorsqu'à 2 h. 1/2, un vaisseau à trois ponts m'a passé de l'arrière et, comme il faisait presque calme alors, il a eu le temps de m'envoyer trois volées qui m'ont démâté de mon grand mât, emporté une partie du couronnement, la roue du gouvernail et démonté en grande partie les pièces de la 2ᵉ batterie et tué beaucoup de monde. Dans cette cruelle position, le chirurgien-major m'envoya par deux fois un aspirant de la 1ʳᵉ batterie pour me prévenir qu'il ne pouvait plus recevoir de blessés, que l'emplacement de la cale et le faux-pont étaient combles. J'ai envoyé alors à la 1ʳᵉ batterie tous les hommes que j'avais de disponibles, tant de la 2ᵉ batterie que des gaillards, pour continuer le feu. A 3 heures, j'ai démâté de mon mât de misaine et j'ai continué de combattre jusqu'à 3 h. 40 minutes que n'ayant plus d'espoir d'être secouru, n'apercevant l'armée qu'à une grande distance et n'ayant plus à portée que le vaisseau *l'Achille*, qui a brûlé un instant après, et 5 pieds d'eau dans la cale, j'ai fait cesser le feu et je me suis rendu. Je ne puis dire au juste combien j'ai perdu de monde, mais cela peut aller de 260 à 300 hommes tant tués que de blessés, dont 3 officiers, un aspirant de tués et deux officiers blessés. A 4 heures, il est arrivé un canot du vaisseau *le Colossus* pour me chercher. Ce vaisseau avait tellement souffert qu'il a été remorqué

dans la nuit par *l'Agamemnon* et conduit à Gibraltar, ayant démâté dans le coup de vent excepté de son mât de misaine et faisant 24 pouces d'eau à l'heure.

Il y avait alors de rendus dans cette rade : le vaisseau *le Belleisle* et *le Tonnant*, totalement démâtés, le vaisseau espagnol *le Nepomuceno* ayant ses mâts ; mais les 6 vaisseaux qu'ils avaient dans ce port avant l'action ne s'y trouvaient plus et il se pourrait bien que quelques uns de ces vaisseaux auraient sortis le 28 et pris part à l'action. Le 30, il en passa un à portée de voix du *Colossus* et les officiers me dirent qu'il venait de Gibraltar. Ces vaisseaux étaient probablement de la division de Calder.

J'ai resté 8 jours dans ce port, dont j'ai passé la moitié à bord du *Victory* qui mâtait avec des mâts de hune pour bas mâts, excepté celui de misaine, et devant retourner ainsi que beaucoup d'autres en Angleterre. Le gouverneur de cette place s'est empressé de renvoyer tous les Espagnols à Algésiras ; je demandai me trouvant seul d'officier français la même faveur, elle me fut refusée ; mais trois jours après, ayant tombé malade, le capitaine du *Victory* obtint que je fus renvoyé à Algésiras avec 2 officiers aspirants et 4 à 5 personnes du vaisseau *l'Achille* qui s'étaient sauvées pendant l'incendie à bord du *Royal Sovereign*. J'ai donc signé et donné ma parole d'honneur de ne pas servir de toute la guerre à moins d'être échangé. La veille de mon départ d'Algésiras pour Cadix, j'ai vu arriver plusieurs vaisseaux anglais dont la plupart étaient démâtés ; ils y ont conduit mon vaisseau *le Swift-Sure*, mais il faisait de l'eau à faire jouer les pompes sans discontinuer ; ils y ont aussi emmené *le Bahama* et *le San Ildefonso*. A cette époque, l'hôpital de Gibraltar était rempli de blessés et il y en avait dans les maisons particulières, et les vaisseaux fournissaient chaque jour deux chirurgiens pour les soigner. Ils ont eu aussi une grande quantité d'hommes de tués, et je crois qu'il leur manque quelques vaisseaux.

Je certifie le présent véritable.

VILLEMADRIN.

L'ARGONAUTE

Rapport du capitaine de vaisseau Epron, commandant le vaisseau de S. M. I. et R. l'Argonaute (1).

A bord de l'*Argonaute*, le 9 brumaire an XIV (31 octobre).

Beau temps, la mer houleuse, ventant à peine de la partie de l'O., à la pointe du jour, nous avons eu connaissance au vent à nous de l'armée anglaise composée de 32 voiles courant vent arrière sur nous, sur la ligne de front par pelotons, les vaisseaux à de grandes distances les uns des autres et plusieurs beaucoup plus près de nous, enfin sans ordre. Lors-

---

(1) *Archives de la Marine*, B B4, 237. Aut. sig. et copies signées.

qu'ils ont été plus près de nous, nous avons distingué 27 vaisseaux, dont 5 à trois ponts. L'armée combinée de France et d'Espagne composée de 33 vaisseaux, cherchant à former l'ordre de bataille tribord amures, d'après le signal qu'en a fait l'amiral à 6 h. 1/2 ; mais le vent y mettant obstacle, à 8 h. 1/2, l'amiral a fait signal de virer tout à la fois vent arrière, et de former l'ordre de bataille les amures à babord ; le vent l'en empêcha, les vaisseaux du corps de bataille étant tous les uns sur les autres.

Un vaisseau à trois ponts bien plus avancé que les autres, a commencé le feu à midi 1/4 à peu près, sur l'arrière du corps de bataille. Les vaisseaux français et espagnols qui se trouvaient à même de lui répondre ont fait feu sur lui. Néanmoins, ce vaisseau a coupé notre ligne, et, au même instant, nous avons entendu crier : « Vive l'Empereur ! », ce qui nous a fait présumer qu'il était démâté. A midi 1/2, le feu était presque général, l'ennemi venant sur nous dans le même ordre, et se dirigeant pour couper la ligne sur tous les points. Nous avons commencé le feu à midi 3/4 sur un fort vaisseau qui voulait couper la ligne entre nous et *le Swift-Sure*, mais ayant amuré nos basses voiles, nous lui avons fermé le passage et forcé à nous aborder du côté de babord. Au bout d'une demi-heure de combat sanglant d'artillerie, de mousqueterie et d'armes blanches de part et d'autre, il est parvenu à se dégager de nous et la ligne a été coupée sur notre arrière. Cinq autres vaisseaux ennemis, dont un trois-ponts, qui se portaient sur l'arrière-garde, ont fait sur nous un feu violent, et, dans l'espace d'une heure et demie, nous avons eu 190 hommes tant tués que blessés, tous nos haubans coupés, moins quelques-uns de misaine, ainsi que nos galhaubans, toutes les manœuvres coupées et la mâture dans un grand état de délabrement, surtout le grand mât, celui d'artimon, le petit mât de hune, le bâton de foc, basses voiles, le corps du vaisseau, les embarcations et mâts de rechange. Dans cet état, ne pouvant plus tenir le plus près, nous sommes tombés sous le vent de la ligne, toujours canonnés par plusieurs vaisseaux, dont un trois-ponts que nous avons néanmoins serré au feu. Si ce vaisseau n'eût cessé de tirer sur nous pour en attaquer d'autres, toute notre mâture tombait infailliblement. Nous avons profité de ce moment de relâche pour mettre des palans et bosses sur nos haubans, afin d'empêcher qu'elle tombât et nous mettre à même de rallier la tête de la ligne qui paraissait intacte et dont plusieurs des vaisseaux avaient viré de bord pour se porter au centre de l'armée pour les rallier ; nous avons fait toute voile possible, mais un moment après, nous nous sommes aperçus que plusieurs faisaient vent arrière et ne suivaient pas le mouvement des autres. A 4 h. 1/2, le fort du feu était passé ; il n'y avait plus que quelques vaisseaux qui se battaient au centre et à la queue.

La fumée étant dissipée, nous avons aperçu sous le vent de la ligne et à notre arrière plusieurs vaisseaux du nombre desquels étaient l'amiral Gravina, *le Pluton* et *le Neptune*. Ce dernier avait le pavillon de ralliement.

A 5 heures, nous avons rejoint l'amiral Gravina et avons fait route comme lui au N.-1/4 N.-E., ce qui nous conduisait à Cadix.

Il restait sur le champ de bataille six vaisseaux démâtés de tous mâts, dont un a brûlé, et neuf démâtés de plusieurs bas mâts ; nous n'avons pu reconnaître ceux de l'armée combinée ni ceux ennemis. Nous avons continué à réparer notre gréement et fait route pour Cadix.

Nota. — Dans le nombre des blessés, il y a : M. Gagny, capitaine de frégate, blessé mortellement ; Pillet, lieutenant de vaisseau, et Chapellier, blessés ; Tournois, enseigne de vaisseau, mort de ses blessures.

MM. Dubodan et Launois, aspirants, tués ; Corson, Eurieult, Battandier et Ollivier, aspirants, blessés.

MM. Giraud, lieutenant du 3e régiment du corps impérial d'artillerie de marine ; Martin, capitaine au 16e régiment de ligne ; Mayer, capitaine, et Carré, lieutenant au 79e régiment de ligne, blessés.

Nota. — Quand nous avons cessé le combat, le feu s'était communiqué dans la batterie de 36 et les bastingages par des valets soufrés de l'ennemi, plusieurs pièces démontées et 9 chaînes de grands haubans emportées du côté de babord. Enfin, une volée de plus de la part de l'ennemi, nous restions sans mâts.

Le 30, à 3 h. 1/2 du matin, je mouillai avec le général Gravina entre le Diamant et les Porques, les vents étaient de la partie du S.-O. joli frais. Le jour suivant, il s'éleva une très forte brise, et à 4 heures du soir le câble de tribord vint à manquer ; je fis aussitôt mouiller l'ancre de babord dont le câble subit le même sort et fus dérivant près de la côte, entre Rota et Sainte-Marie avant que l'ancre de veille put tenir ; le petit mât de hune, qui était coupé aux trois quarts et dans plusieurs endroits, vint bas ainsi que la moitié de la hune.

Je fis de suite caler partout et épisser un câble sur celui mouillé. La nuit fut terrible et nous ne pûmes parvenir qu'au jour à tirer l'ancre de la cale. Il faisait alors presque calme de la partie du S.-O. ; le vaisseau amiral mouillé près des Porques, n'ayant que vent arrière à faire, fut porté par la houle et à l'aide d'embarcations au mouillage de Cadix. Me trouvant affalé sous le vent, sans aide et dans l'impossibilité de louvoyer dans l'état où étaient ma mâture et mon gréement, je fis signal à 7 h. 1/2 à la frégate *l'Hermione* de me donner la remorque ; cette frégate ne m'obéit pas, quoique ce signal restât longtemps en haut.

Cependant elle mit sous voiles avec les vaisseaux de l'armée qui se trouvaient en état et je m'aperçus qu'elle se dirigeait sur moi. Comme le vent avait halé le S.-O. et qu'il m'était impossible de louvoyer pour entrer, je fis remercier le capitaine Mahé, en lui disant qu'il ne m'était plus possible de profiter de son secours, mais que lorsque le vent le permettrait, il voudrait bien me donner la remorque. Quel fut mon étonnement, lorsque ce capitaine au lieu de s'excuser du retard qu'il avait mis à obéir à à mes ordres, ne me répondit que par des insultes. L'escadre anglaise étant en vue et le commandant français ayant fait signal de la poursuivre, je me contentai de lui dire de rallier l'armée. Je fus donc forcé de rester au mouillage et de supporter pendant plusieurs jours le coup de vent

terrible qui a jeté bas mon mât d'artimon, emporté mon gouvernail, et jeté à la côte plusieurs vaisseaux où nous serions aussi infailliblement tombés si nous n'avions employé toutes les ressources que nous avons dans la marine pour nous en préserver.

Le 7 au matin, le vent ayant calmé, nous nous touâmes de 40 longueurs de grelin, afin de nous rapprocher de la rade et travaillâmes tout le jour et la nuit à cet effet. Enfin, le 8 au matin, nous étions près du Diamant, occupés toujours à nous touer, quand nous eûmes connaissance d'une division anglaise de 4 vaisseaux, dont un trois-ponts, faisant route pour nous couper la terre qui ne pouvait nous protéger, quoiqu'elle fit feu sur eux.

Je fis sur-le-champ prendre par babord un grelin pour nous servir d'embossure et fis mettre chacun à son poste. Aussitôt que le chef de colonne fut à demi-portée, j'ordonnai de faire feu, et lorsque ces vaisseaux purent me découvrir ils ripostèrent; mais se voyant obligés de louvoyer sous notre feu bien dirigé et la marée, qui perdait, les dérivant sous le vent, ils laissèrent arriver successivement et nous abandonnèrent sans nous avoir tué ni blessé personne. De suite, nous continuâmes à nous touer et fûmes prendre mouillage dans la rade de Cadix.

Salut et respect,

J. Epron.

Nous, soussignés, officiers d'état-major, aspirants et maîtres, certifions le contenu du présent rapport et qu'il ne contient que la vérité.

(Suivent les signatures).

Relation du combat du 29 vendémiaire (1).

22 frimaire an XIV.

Monseigneur,

Nous, officiers composant l'état-major du vaisseau *l'Argonaute*, aspirants et premiers maîtres, ayant eu connaissance dans le public d'une relation diffamante faite par M. Mahé, capitaine de la frégate *l'Hermione*, contre le vaisseau *l'Argonaute*, dans le combat du 29 vendémiaire an XIV, qui dit: que *l'Argonaute* a quitté son poste sans être dégréé; qu'il n'a présenté que sa poupe à l'ennemi qui, dans cette position, devait lui avoir tué beaucoup de monde par des volées à mitraille et que malgré le signal fait par *l'Hermione* à ce vaisseau de prendre une position qui le mit dans le feu, *l'Argonaute* avait continué de se souventer pour s'éloigner de l'ennemi, nous croyons qu'il est de notre honneur de faire connaître à Votre Excellence la fausseté de ces assertions. En conséquence, nous lui envoyons le récit exact de ce qui s'est passé à bord pendant et après le combat,

(1) *Archives de la Marine*, B B4, 237.

suppliant Votre Excellence de vouloir bien prendre connaissance de tout le contenu de la relation que nous avons l'honneur de lui adresser.

Le 29 vendémiaire an XIV, à midi et demie, nous étions en ligne de bataille et en serre-file du *Swift-Sure*, ayant pour matelot d'arrière *le San Ildefonso*. Le centre de l'armée se battait depuis une demi-heure. La queue, où nous étions avec l'amiral Gravina, avait aussi commencé à tirer, mais à une grande distance, sur la seconde colonne de l'armée ennemie. Notre commandant, qui avait en passant dans les batteries enflammé leur ardeur, s'apercevant qu'un vaisseau se dirigeait pour couper la ligne sur notre avant, donne ordre de pointer sur ce vaisseau. Il fait en même temps amurer les basses voiles pour serrer encore la distance et, manœuvrant le gouvernail et les voiles pour ne pas recevoir l'abordage d'une manière désavantageuse, força ce vaisseau à tomber sur nous par babord, son bossoir un peu sur l'arrière du nôtre. Nous avions à l'avance gardé notre feu et au moment où ce vaisseau nous abordait, il reçut en grand notre volée chargée à deux boulets. Pendant une demi-heure, nous nous sommes mitraillés avec un acharnement incroyable de part et d'autre. A 1 h. 1/2, le feu de notre ennemi étant presque éteint, le commandant juge l'instant favorable et ordonne l'abordage; mais, au moment où nous montions tous, les Anglais qui avaient entendu l'ordre, avaient brassé à culer leur grand hunier et commençaient à se dégager. Ce vaisseau dériva derrière nous, dans l'intervalle qu'avait laissé le *San Ildefonso*. Cependant deux vaisseaux, dont un à trois ponts, avaient, durant notre abordage, passé derrière nous et coupé la ligne, nous combattant par tribord, faisaient sur nous un feu violent. Dans cette position, obligés de venir un peu sur tribord pour leur prêter côté, nous engageâmes un second combat aussi terrible que le premier; nous fûmes totalement désemparés. Beaucoup de nos officiers mis hors de combat, entre autres: notre estimable second, M. Gagny; le lieutenant de vaisseau Pillet, l'enseigne Tournois, blessés à mort; le lieutenant de vaisseau Chapellier, l'officier d'artillerie Giraud, le capitaine d'infanterie Mayer, le sous-lieutenant Carré, le capitaine du 16ᵉ régiment d'infanterie Martin, blessés moins dangereusement; deux aspirants tués et trois blessés. Nous eussions sans doute été forcés d'amener si *le Principe de Asturias* et *l'Argonauta* espagnol, qui avaient forcé de voiles pour remplir le vide, ne fussent venus les engager dans une position si désavantageuse pour eux que ces deux vaisseaux ennemis furent obligés de venir sur tribord. L'état de notre gréement nous mettait alors dans l'impossibilité de faire aucun mouvement; tous nos haubans et galhaubans de grand mât et d'artimon étaient sans exception coupés, ainsi que les trois quarts de ceux de misaine. Plusieurs boulets traversaient le mât d'artimon, un plus grand nombre notre grand mât; le petit mât de hune à demi coupé, tous les bras et boulines, nos basses voiles, leurs ralingues, écoutes, amures hachés; nos huniers et perroquets avaient moins souffert par la proximité dans laquelle nous avions combattu. Aussitôt que nous eûmes passé des bras et mis quelques bosses sur

les haubans de misaine, saisi les grands haubans comme on put, toutes les chaines de porte-haubans étant coupées ou arrachées par l'abordage, nous tînmes le vent babord amures. Le commandant voulait rallier la tête de ligne pour seconder la 1[re] division qui avait en partie arrivé sur le centre, mais peu de temps après, voyant que des vaisseaux de cette division faisaient vent arrière et que nous avions le désavantage, il fit revirer pour rejoindre un vaisseau français qui avait pavillon de ralliement et qui se trouvait au vent du *Principe de Asturias*. A 5 heures, on fit route entre le Nord et l'Est, ce qui nous conduisait à Cadix. Nous avons eu dans le combat 185 hommes tués ou blessés, mais pas par des coups venant de l'arrière, car pas une seule mitraille n'a passé par cette partie du vaisseau, seulement deux boulets ont frappé sous la voûte, ce qu'il est facile de vérifier; du reste, beaucoup de nos hommes sont blessés par la mousqueterie. Quant au signal dont parle le sieur Mahé, comme la frégate était très éloignée sous le vent, aucun de nous n'en a eu connaissance.

Monseigneur, nous ne parlerons pas à Votre Excellence de ce qui s'est passé après le combat. Seulement nous dirons que lorsque le mauvais temps et la rupture de nos câbles nous avaient presque jeté à la côte sous Rota, la frégate *l'Hermione*, qui était à portée, n'a pas obéi au signal appuyé de coups de canon que lui fit notre commandant le 1[er] brumaire, à 7 heures du matin, de venir nous donner la remorque. Notre petit mât de hune était tombé avec la moitié de babord de la hune de misaine coupée par les boulets. L'état de notre gréement qu'avait encore abîmé le mauvais temps nous mettait dans l'impossibilité la plus absolue d'appareiller.

A 11 heures, toutes les circonstances favorables à la manœuvre ordonnée à *la Hermione* étant évanouies, cette frégate, qui n'avait pas même mis son pavillon d'attention, vint passer à poupe en allant au large avec les vaisseaux du commandant Cosmao. Son capitaine a tenu, au porte-voix, à celui du vaisseau les propos les plus indécents.

Monseigneur,

Le récit que nous avons l'honneur de soumettre à votre Excellence est véritable; nous le jurons tous. Mais quelle n'a pas été notre douleur lorsqu'en arrivant à Cadix, nous apprenons que la voix publique nous accuse de lâcheté? Bientôt nous avons su que M. Mahé avait peint le vaisseau d'une manière si défavorable que les habitants de Cadix, en portant à cheval nos nombreux blessés, ne pouvaient croire qu'ils fussent de cet *Argonaute* qui avait fui le combat. Nous le savons, Monseigneur, dans la marine, sur les chefs seuls retombent presqu'en entier l'honneur comme le blâme. Mais, dans cette circonstance, nous nous regardons tous comme tellement compromis que nous avons pris la résolution d'envoyer à Votre Excellente une relation exacte du combat. Des lâches chercheraient à échapper à la juste punition à la faveur du silence, mais nous, Monseigneur, forts de notre conscience, nous vous demandons vengeance des injures du

sieur Mahé. Dès le lendemain de notre entrée, tout Cadix détrompé rejetait sur cet homme tout l'odieux de la calomnie. Jamais nous ne vous aurions incommodé de nos plaintes si nous n'avions su que le rapport du capitaine de *l'Hermione* avait été envoyé à Votre Excellence et que ce capitaine l'avait aussi distribué avec profusion aux prisonniers français sur l'escadre anglaise, quand il y fut en parlementaire. Nous nous permettrons encore une observation. M. Mahé dit que dans le combat *l'Argonaute* arrivait toujours pour s'éloigner de l'ennemi ; un autre homme aurait supposé que ce vaisseau avait des avaries qui l'empêchaient de tenir le vent et serrer au feu, et un brave capitaine de frégate se serait empressé de venir donner la remorque au vaisseau pour le remettre dans le combat. Pourquoi M. Mahé n'a-t-il pas fait cette manœuvre ?

Le récit de M. Mahé est tellement contraire à la vérité, que nous supposions que l'éloignement de sa frégate de la ligne et l'épaisse fumée l'avaient empêché de bien distinguer les objets. Ce n'est qu'après avoir connu ses soins, son empressement extraordinaire à *distribuer aux amis et aux ennemis sa relation* que nous avons soupçonné que des vues particulières avaient pu guider M. Mahé. Alors nous avons cru qu'il importait à notre honneur de faire connaître la vérité à Votre Excellence et de la supplier de la mettre sous les yeux de S. M. I., afin que des hommes braves qui ont fait leur devoir ne soient pas opprimés par une infâme calomnie. Peut-être M. Mahé n'en voulait-il qu'à notre commandant, mais nous, nous désirons que le service de S. M. nous permette d'être toujours sous les ordres de ce chef, brave dans le combat, actif et habile dans la tempête, d'un sang-froid et d'un courage assez imperturbables pour, dans une position aussi déplorable que la nôtre, lorsque 4 vaisseaux sont venus nous attaquer à l'entrée de Cadix, savoir prendre de bonnes dispositions et ranimer l'enthousiasme d'hommes presque morts de fatigue.

Nous avons l'honneur d'être, etc.

(Suivent les signatures).

Certificat (1)

Cadix, ce 2 août 1806.

J'atteste que, le 8 brumaire an XIV (30 octobre), ayant été en rade et m'étant porté hors des Dangers pour voir la situation du vaisseau *l'Argonaute* auquel il était important d'envoyer des secours pour lui faciliter les moyens de se touer en dedans de la baie, je suis arrivé à bord au moment où les ennemis, au nombre de quatre vaisseaux, venaient de cesser leur feu qu'ils avaient successivement fait sur lui en défilant. Je trouvai le bâtiment abandonné de toutes les embarcations qui avaient été envoyées pour le touer, ainsi que des siennes propres ; elles étaient toutes ou sur la côte de Rota ou rentrées en dedans de la baie. Ce vaisseau par conséquent hors d'état de se haler, avait riposté d'une manière très

(1) *Archives de la Marine*, B B4, 237. Copie du capitaine de vaisseau Epron.

vive au feu ennemi. Je le trouvai embossé avec un grelin de l'arrière pour présenter le travers et disposé à soutenir vigoureusement une nouvelle attaque si on la tentait, ce qui pouvait avoir lieu au flot.

Le capitaine Epron en me faisant voir sa situation, me fit part de ses observations sur la possibilité du retour de l'ennemi; il m'annonça, devant tout son équipage, *qu'il ensevelirait le vaisseau plutôt que de le rendre.*

Voyant que les Anglais ne tentaient pas encore une nouvelle action, je cherchai partout les embarcations en fuite, les ramenai et alors il fut possible d'élonger des grelins et de rentrer le vaisseau.

M. Epron ayant paru désirer ce témoignage de ma part des bonnes dispositions qu'il avait faites, je m'empresse de le lui rendre comme une justice qui lui est due.

Le général chef de l'État-major,
Signé : GOURDON.

Pour copie : J. EPRON.

Réponse de M. Epron, capitaine du vaisseau de Sa Majesté l'Argonaute, aux rapports de plusieurs officiers de l'armée, dans le combat de Trafalgar (1).

Saint-Germain-en-Laye, le 13 octobre 1806.

Les spectateurs d'un combat naval commettront toujours des erreurs ou des injustices lorsqu'ils s'empresseront de prononcer sur les manœuvres des vaisseaux qu'ils n'auront jugées qu'avec leurs lunettes. C'est ce qui est arrivé à Trafalgar.

Avant de répondre aux objections, je dirai en peu de mots ma situation avant (fig. 1), pendant et après l'action.

Elle commença vers midi au centre (fig. 2).

A midi 3/4, je forçai de voiles pour aborder un vaisseau ennemi qui voulait couper la ligne sur mon avant (fig. 3).

Les grapins d'abordage ayant manqué leur effet, ce vaisseau fut saisi par ses propres manœuvres à nos tournages du gaillard d'avant. Dans cet état, notre feu eut sur le sien une supériorité marquée pendant trois quarts d'heure. Mon équipage bien exercé et ferme dans cette action, allait s'élancer à bord ; déjà plusieurs matelots étaient dans ses haubans de misaine, quand ce vaisseau se dégage, cule et ne se remet plus au feu.

A cet engagement en succéda un autre de plus d'une heure et demie avec un vaisseau de 80 canons dans la hanche de tribord et avec plusieurs autres vaisseaux par le travers à portée de pistolet (fig. 4).

Ce fut donc à partir de 3 heures que, combattant toujours, il fallut m'occuper de sauver ma mâture, d'où dépendait l'honneur du pavillon

(1) *Archives de la Marine*, B B[4], 237. Adressée à Son Excellence le Ministre de la Marine et des Colonies.

de Sa Majesté ; un seul grand hauban à babord, plus de boulines, plus de bras, malgré la précaution d'en avoir fait passer six à chaque vergue ; mes basses voiles en lambeaux, dix boulets dans le grand mât, sept dans le mât d'artimon, trois dans celui de misaine, le petit mât de hune coupé aux trois quarts, plus d'officiers, devant rester presque seul sur le gaillard d'arrière, 247 hommes hors de combat ; pour preuve, les différents procès-verbaux.

Réponse

Première objection. — Le premier rapport : « qu'il était 2 h. 1/4 quand *l'Argonaute* sortit du feu,

L'auteur de ce rapport n'est pas exact sur l'heure où il aura pris un autre vaisseau pour *l'Argonaute*, puisqu'il est constant que *le Bucentaure* était amariné et que 4 vaisseaux de la colonne de tête l'avaient doublé (fig. 5) quand nous cessâmes de combattre ; tout l'équipage de *l'Argonaute* a noté cette circonstance. Il était alors plus de 3 heures, l'armée le certifiera.

« pour se *réparer*.

Si c'est de *l'Argonaute* qu'on a voulu parler, le rapport est vrai sur mes avaries, puisqu'on dit que je sortis du feu pour me *réparer*.

« Il n'y est plus *retourné*.

Mais il n'est pas marin de dire que je ne suis plus *retourné* au feu. Pour *retourner* au feu, il faut être maître de ses mouvements ; je n'ai pu l'être des miens. L'ennemi fut toujours au vent et, de plus, le changement de vent de deux quarts, pendant que j'étais enveloppé dans la fumée, mettait l'arrière-garde sous le vent de la ligne, et cette perspective en échiquier put faire croire à ceux qui voyaient de loin, que la force de la nécessité était l'effet de ma volonté.

Deuxième rapport. — « Que *l'Argonaute* arriva vers 2 heures, l'ennemi étant *au vent*.

Je jure de même que je n'ai jamais *arrivé* de volonté.

Qui ne sait qu'un vaisseau désemparé fait des arrivées involontaires ; l'ennemi a attaqué *au vent* et toujours il a été au vent pendant tout le combat et après.

Celui qui fait ce rapport ajoute qu'il ne connaissait nullement *les avaries* « que ce vaisseau pouvait avoir et les raisons qui l'ont obligé à faire cette manœuvre

Ce paragraphe justifie ma conduite ; si l'auteur du rapport eût connu mes *avaries*, il n'eût pas si légèrement prononcé.

« ayant ses mâts

Il voyait mes mâts hauts !

Si mes mâts ont tenu, je ne le dois qu'au zèle de mon brave équipage et à ma persévérance à réparer les avaries de mon gréement pendant le combat.

« et ses voiles toutes dehors quoique
« *criblées*.

Troisième rapport. — « Que *l'Argonaute* qui avait quitté la ligne sans être
« *dégréé*,

« vint un moment sur tribord pour engager un vaisseau anglais qui avait coupé notre ligne. Mais à peine eut-il tiré quelques coups de canon qu'il revint sur babord et une frégate lui
signala
le n° 5 des signaux de jour à la voile, dont l'expression est: prendre un poste quelconque pour se porter au feu, signal qui resta hissé plus d'une heure, mais *l'Argonaute* continua toujours à s'éloigner.

Il a vu mes voiles *criblées*!

A-t-on des voiles criblées sans mâts avariés, sans gréement haché et perte de monde?

Ici, il y a contradiction dans les trois rapports: Le premier dit que je me suis retiré du feu pour me réparer;

Le deuxième, ayant les mâts et les voiles dehors quoique criblées;

Le troisième, que j'avais quitté la ligne sans être dégréé.

Dans ces deux premiers, mes avaries sont reconnues; dans le troisième, elles sont ignorées ou dissimulées. Est-ce du même vaisseau, de *l'Argonaute*, dont les trois rapports ont voulu parler?

Si cela est, il faut convenir que ce vaisseau a été constamment l'objet de leur sollicitude; ce sentiment eût mérité de leur part le désir de s'en approcher de plus près; alors ils eussent été justes.

L'auteur du troisième ne fait pas mention de mon abordage avec un vaisseau ennemi.

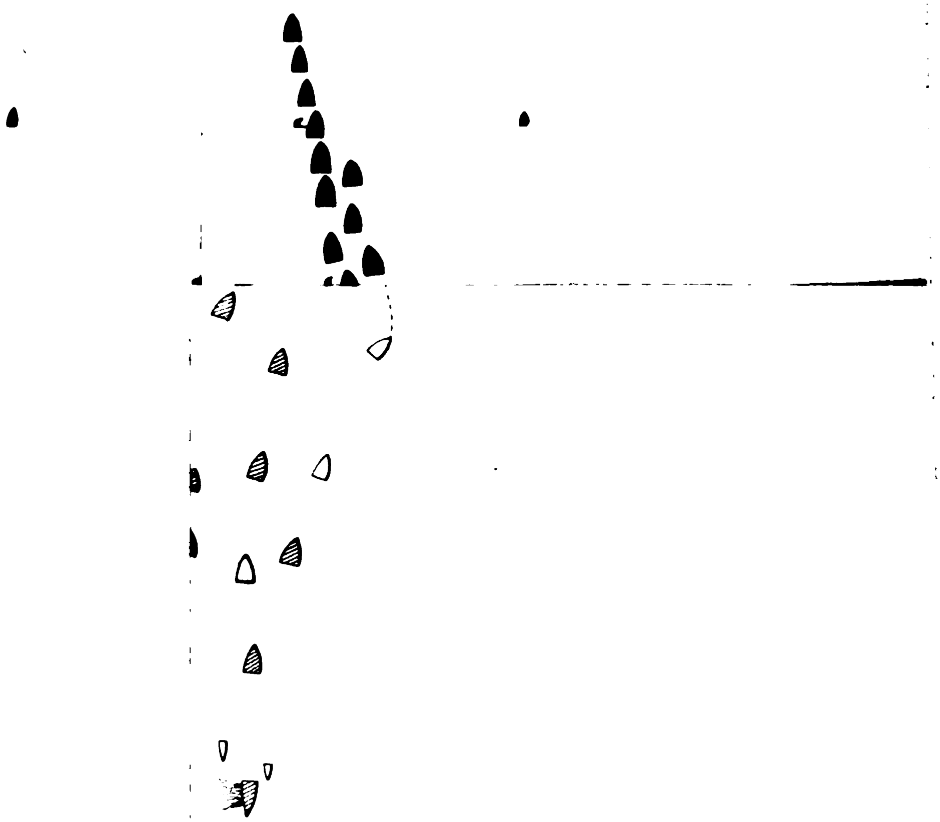
Je suis donc fondé à croire que ce n'est pas de mon vaisseau dont il a voulu parler, car je ne puis supposer qu'il ait, avec réflexion, voulu taire un fait que le sang des braves et le témoignage de 500 hommes attesteront assez.

Quant au *signal* prétendu, je jure encore que je ne l'ai jamais vu et que m'eût-il été fait, l'eussé-je vu, je n'aurais pu ni dû exécuter d'autre manœuvre que celle de prêter toujours le travers à l'ennemi.

Lorsque la force des choses continua à me tenir sous le vent où l'armée et surtout l'arrière-garde avaient toujours été avant et pendant tout le combat, je présentais la même attitude que *le Pluton*; ce vaisseau se trouvait aussi écrasé que *l'Argonaute*. Tous deux nous faisions route pour rejoindre les vaisseaux de la 2e division, qui, à 4 h. 1/2, combattaient encore en retraite. Mais un instant après, le général Gravina sortit du feu, dégagé par *le Neptune*, et fit tout aussitôt signal de ralliement général et absolu. Nous imitâmes la manœuvre des autres vaisseaux de l'armée. Les Anglais levèrent la chasse (fig. 6).

4 lieues au ve

A midi 3/4.



quent le lieu de ralliement à 5 heures 15).

Je ne vous dirai rien, Monseigneur, des événements qui ont suivi le combat; ils ont ajouté à l'estime de mes camarades, à l'approbation des généraux, à l'opinion de Cadix à mon égard.

J'ai l'honneur de vous en adresser la preuve dans la copie des pièces des réparations et visite de mon vaisseau. Cette visite constate qu'un seul boulet avait frappé mon vaisseau dans la hanche de babord et un autre en avant; c'est une commission entière qui répond pour moi, pour l'honneur de mon équipage, à la perfide affectation de l'auteur du troisième rapport, de dire, que si j'avais perdu du monde c'était d'avoir présenté la poupe au vaisseau ennemi qui m'avait envoyé des volées à mitrailles.

Cet officier a tout vu, tout connu, excepté la vérité qui lui fut toujours étrangère.

C'est avec la plus grande confiance, Monseigneur, que je soumets ces faits à votre expérience, à votre justice; daignez être mon juge.

J. Epron.

Le capitaine de vaisseau Epron, à S. Ex. le Ministre de la Marine et des Colonies (1).

Saint-Malo, le 1er janvier 1807.

Monseigneur,

Votre Excellence par sa dépêche du 17 octobre a daigné m'informer qu'elle avait porté une attention particulière aux pièces que j'avais eu l'honneur de lui adresser de Saint-Germain.

J'ose espérer que dans leur examen Votre Excellence aura remarqué que j'ai répondu par des procès-verbaux authentiques aux rapports des frégates *l'Hermione*, *le Rhin* et du brick *le Furet*, qui se contredisent.

Je prie Votre Excellence de me permettre encore quelques nouveaux rapprochements.

Comment *l'Hermione* peut-elle me faire sortir du feu sans être dégréé vers 1 heure ?

Il est de toute évidence que la chose est impossible puisqu'alors j'avais abordé un vaisseau qu'on dit être *le Belleisle*.

Ce fait si important est constaté par plusieurs procès-verbaux. Et qui le prouve mieux d'ailleurs que mes porte-haubans écrasés ?

Leurs chaines arrachées ?

Les écouvillons de l'ennemi restés aux mains de mes canonniers ?

Enfin le côté du vaisseau noirci et brûlé par les volées reçues à bout touchant? Toute l'armée rentrée et les habitants de Cadix en ont eu connaissance et le certifieront.

---

(1) *Archives de la Marine*, BB4, 237.

Le Rhin rapporte que je laissai arriver sans autres avaries apparentes que des voiles criblées.

Elle fixe l'instant de cette manœuvre entre 1 h. 3/4 et 4 h. 1/2, mais après avoir rapporté que l'avant-garde avait *exécuté* l'ordre de revirer.

Ce second rapport me fait donc sortir du feu environ 1 h. 1/2 plus tard que le premier, puisqu'il était au moins 2 h. 1/2 quand cette avant-garde eut *exécuté* l'ordre de revirer.

Cette frégate constate des avaries ignorées par la première lorsqu'elle a vu des voiles criblées.

Elle avoue aussi son éloignement de la ligne quand elle dit dans son rapport que les boulets de l'ennemi la dépassant, elle n'avait pu s'approcher pour voir de plus près.

Le Furet me fait sortir du feu pour me réparer entre 2 h. 1/4 et 2 h. 1/2, mais à la même heure que la *S^ma Trinidad* démâte de son mât de misaine.

Le mât de misaine de ce vaisseau tomba vers 2 h. 3/4 (c'est l'heure moyenne des rapports). *Le Héros*, son matelot d'avant, porte cet événement à 3 h. 1/4.

Ce troisième rapport approche plus de la vérité que les autres parce qu'il me fait sortir du feu pour me réparer ; mais il n'en est pas moins constant qu'il y a contradiction d'une heure trois quarts sur la manœuvre du vaisseau présumé *l'Argonaute*, puisque *l'Hermione* le fait sortir du feu vers 1 heure, *le Rhin* vers 2 h. 1/2, *le Furet* vers 2 h. 3/4.

Ce ne peut donc être du même vaisseau dont ces trois rapports ont parlé.

Et permettez-moi, Monseigneur, d'observer à Votre Excellence que les rapports des frégates éloignées du feu est d'autant moins exact qu'aucune d'elles ne fait mention des événements marquants de cette journée.

Et cependant, *l'Argonaute* aborda un vaisseau qui voulait couper la ligne sur son avant ; *le Redoutable, le Victory* ; *l'Algésiras, le Tonnant*.

Elles n'ont pas dit non plus que *l'Indomptable* était sorti du feu de très bonne heure ayant eu son gouvernail avarié.

Aucune d'elles encore ne parle du *Pluton* sur qui je fis porter à 3 h. 1/4, en sortant du combat, et qui n'eut pas plus que moi la possibilité d'y retourner, l'amiral Gravina ayant fait rallier à 4 h. 1/2 et qu'alors 18 vaisseaux de l'armée s'étaient rendus à l'ennemi.

Je suis donc fondé à dire que ces frégates ont bien mal vu parce qu'il n'est pas présumable qu'elles eussent voulu taire ces faits.

J'ai donc à regretter, Monseigneur, qu'elles n'aient pas été mieux pénétrées de leurs instructions (chef-d'œuvre de tactique navale), car elles ne se seraient pas trouvées aussi éloignées du champ de bataille et n'auraient pas commis d'erreurs dans leurs rapports.

Daignez observer encore, Monseigneur, qu'à Trafalgar j'ai perdu à peu près autant d'hommes que les 4 plus forts vaisseaux de l'armée impériale, et que *l'Argonaute* était des ceux rentrés à Cadix le *moins avarié* dans sa

poupe ; que des vaisseaux abordés ou abordant je suis le seul qui n'ait pas succombé ; qu'en 8 jours, dans 2 combats et une affreuse tempête, l'équipage de *l'Argonaute* a sauvé *trois fois* le vaisseau de Sa Majesté.

Monseigneur,

Le simple exposé de ces faits convaincra Votre Excellence, mieux que tous les raisonnements, que j'ai fait mon devoir à Trafalgar.

S'il en était autrement, je solliciterais la clémence de Sa Majesté en faveur de mes anciens services qui m'ont mérité de la part de Votre Excellence, les témoignages de sa satisfaction pour mes missions remplies. Mais, Monseigneur, je n'en suis pas réduit à solliciter la pitié et le pardon du gouvernement que je sers. Justice, c'est tout ce que je réclame, elle seule me manque, car, j'ose le dire dans l'effusion de mon cœur, je ne puis avoir perdu l'estime de Son Excellence.

Monseigneur, si vous ne croyez pas pouvoir prononcer vous-même sur ma juste demande une réhabilitation complète, qu'une commission militaire soit formée, que mes accusateurs soient entendus ; je me fais fort de les convaincre de calomnie ou d'erreur devant un conseil de guerre.

Alors, Monseigneur, ma disgrâce momentanée aura été utile au corps dont j'ai l'honneur de faire partie ; elle augmentera, s'il est possible, le vrai patriotisme qui l'anime ; enfin, elle sera pour moi un nouveau gage de la bienveillance dont vous n'avez cessé de m'honorer et un devoir encore d'en mériter la continuation.

Plein de confiance, Monseigneur, dans ma conduite et vos justes bontés, tant pour moi que pour ma famille, je me rends à Brest où, rentrant en activité, je donnerai de nouvelles preuves de mon zèle et de mon dévouement au service de Sa Majesté l'Empereur et Roi.

Monseigneur, je suis, etc.

J. Epron.

L'ACHILLE

Rapport des enseignes de vaisseau Lachasse et Clamart (1).

Cadix, le 22 brumaire an XIV (13 novembre).

Monseigneur,

Nous avons l'honneur de rendre compte à Votre Excellence que le 26 vendémiaire an XIV (18 oct.), à 4 heures de l'après-midi, l'amiral Villeneuve fit signal à l'armée de désaffourcher, d'embarquer les chaloupes et d'être prête à mettre sous voiles. A 7 heures du matin (le 19), la divi-

(1) *Archives de la Marine*, B B4, 237. Adressé à S. E. le Ministre de la Marine et des Colonies.

sion aux ordres du général Magon appareilla avec une faible brise de la partie de l'E.-S.-E.. Ce mouvement fut exécuté avec autant de célérité que possible. A 10 heures, nous eûmes connaissance d'un vaisseau, trois frégates et un brick. Aussitôt, le général ordonna à la frégate *l'Hermione* d'aller reconnaître l'ennemi; à la même heure, le vaisseau et le brick firent route au Sud avec toutes voiles possibles, tirant du canon par volées. Les frégates prirent chasse au O.-S.-O.; notre division croisa à l'entrée de la baie de Cadix, faisant de petits bords. Toute l'après-midi du 27 au 28, continué la même manœuvre, ménageant le vent pour rentrer au mouillage en cas de circonstances. A 11 heures du soir, le vent presque calme, et le vaisseau ne gouvernant plus, nous avons mouillé dans le N.-O. du phare de Cadix par les 12 brasses d'eau. *Le Bahama* et plusieurs autres vaisseaux de la division se trouvant dans le même cas, mouillèrent à petite distance de nous.

Le matin, au jour, nous eûmes connaissance que toute l'armée appareillait, les vents étant au Sud joli frais. De suite, nous mîmes sous voiles pour rallier le général et les vaisseaux de la division qui n'avaient pas mouillé, et qui, dans ce moment, donnaient chasse à deux voiles que nous jugions être ennemies. Le vaisseau *le Héros* et la frégate *l'Hermione* approchèrent bientôt ces bâtiments, dont l'un était une frégate donnant la remorque à un bâtiment de commerce. *Le Héros*, se trouvant le plus près et à portée de canon, envoya une volée à la frégate anglaise, qui aussitôt largua la remorque et fit route pour rejoindre un vaisseau et une frégate de sa division qui se trouvaient bien au vent de nos bâtiments les plus avancés. *Le Héros* et *l'Hermione* continuèrent néanmoins la chasse, mais ce fut inutilement, la frégate les gagnant. Le général Magon donna l'ordre au *Héros* de visiter, reconnaître le bâtiment marchand par le travers duquel il se trouvait et de le conduire au général en chef. Il avait pavillon américain.

A 9 h. 1/2, le temps sombre et pluvieux, le vent fraîchissant, l'amiral fit signal de ralliement général et absolu à l'armée. A 10 heures, le général Magon fit signal à *l'Hermione* de passer à poupe.

A 11 h. 1/2, tous les vaisseaux de l'armée étant sous voiles, l'amiral signala l'ordre de marche sur trois colonnes. Cet ordre ne put se bien former, en raison de la grande distance qui se trouvait entre les vaisseaux les premiers sortis et qui avaient chassé dès le matin, et les derniers qui avaient appareillé à 11 heures.

Du 28 au 29 (20 au 21). — L'armée continuant à manœuvrer de manière à se rallier pour former l'ordre de marche signalé. A 3 h. 1/2, l'amiral Gravina signala aux vaisseaux de tête de l'escadre d'observation de chasser au vent, l'armée courant tribord amures, les vaisseaux faisant porter plus ou moins pour rallier le gros de l'armée, qui avait elle-même laissé arriver afin de faciliter la formation des vaisseaux les plus sous le vent. Les vents variables du S.-O. à l'O.; les vaisseaux *l'Achille*, *l'Algésiras* et *le Nepomuceno* continuèrent conformément à l'ordre du général Gravina de serrer le

vent, approchant sensiblement un vaisseau et quatre frégates ennemies qui se trouvaient de l'avant et un peu au vent à eux. A 6 heures du soir, nous étions à une portée et demie de canon d'une frégate ennemie. A la même heure, nous eûmes connaissance de dix-huit voiles dans l'O.-S.-O. non compris les cinq que nous chassions. Nous les signalâmes de suite. A 6 h. 1/4, apercevant le signal de ralliement général et absolu à bord de *l'Algésiras*, qui se trouvait entre nous et l'armée, nous prîmes les amures à babord et nous fîmes route sur elle. A la nuit, nous eûmes connaissance au vent à nous de quelques feux que nous avons supposé être des signaux que les frégates que nous avions chassées faisaient à leur armée. A 11 heures, l'amiral signala à l'armée de former l'ordre de bataille tribord amures, sans avoir égard au poste. Les vaisseaux manœuvraient à cet effet, mais l'ordre de marche n'ayant pu être rectifié avant la nuit, ce dernier signal ne put s'exécuter, chaque vaisseau prenant poste dès qu'il en apercevait trois ou quatre de l'avant à lui. La nuit étant très obscure, ce mouvement se fit avec beaucoup de confusion, de manière qu'au jour l'armée se trouvait sans ordre et formée sur plusieurs lignes.

En ce moment, les vents étant à l'O.-S.-O. petit frais et beau temps, nous eûmes connaissance de 33 voiles dans le S.-O., distance de quatre lieues, faisant vent arrière sur nous sous toutes voiles possibles. Nous distinguâmes 27 vaisseaux de ligne, des frégates et corvettes.

L'armée combinée courant tribord amures, l'amiral fit le signal de former l'ordre de bataille naturel, les amures sur le même bord; aussitôt chaque vaisseau manœuvra de manière à prendre son poste.

A 9 h. 1/2, l'ennemi semblait se diriger sur notre arrière-garde, paraissant se former en ligne de front. Au même instant, l'amiral fit signal de virer lof pour lof tous à la fois, et, par cette manœuvre, l'ordre se trouvait renversé.

Notre ligne se rectifiait lentement à cause du peu de vent qui régnait alors; la plupart des vaisseaux ne se trouvaient point à leur poste, et, manœuvrant de manière à le prendre, au moment où nous allions prendre le poste qui nous appartenait, sur l'avant du *Príncipe de Asturias*, le vent presque calme rendant nos mouvements respectifs très lents, nous nous abordâmes avec lui sans nous faire réciproquement aucun mal et en peu de temps nous nous dégageâmes et prîmes notre poste.

A 10 heures, l'amiral signala aux vaisseaux de tête de forcer de voiles; l'avant-garde était alors en calme et avait peine à gouverner, tandis que l'arrière-garde recevait déjà la brise qui se levait du S.-O.. A 10 h. 1/4, l'amiral Gravina signala à l'escadre d'observation de rectifier l'ordre actuel. Notre ligne ne se rectifiait point; plusieurs vaisseaux se doublaient et occasionnaient de l'engorgement au corps de bataille et à l'arrière-garde.

L'ennemi couvert de voiles nous approchait sensiblement, étant formé sur trois colonnes qui paraissaient menacer les extrémités et le centre de notre ligne.

A 11 heures, il changea son plan d'attaque et, par un mouvement très vif favorisé par la brise, il se forma en deux colonnes qui se dirigeaient l'une sur le centre et l'autre vers l'arrière-garde, ayant en tête les vaisseaux à trois ponts, et les plus forts ensuite successivement les suivaient.

A 11 h. 3/4, les deux armées étaient à portée de canon; le feu a commencé au centre de notre ligne, qui n'était pas encore tout à fait rectifiée, l'ennemi ne changeant point de route, toujours sous toutes voiles, paraissant persister dans son plan d'attaque, ne ripostant que faiblement.

Du 29 au 30. — A midi, le premier vaisseau à trois ponts ennemi de la colonne qui se dirigeait sur le centre de notre armée, l'a coupée dans cette partie, et peu après l'arrière-garde a été successivement engagée avec les plus forts vaisseaux ennemis qui manœuvraient de manière à nous couper partout où ils trouvaient des lacunes.

Notre avant-garde continuant à courir sur le même bord, ne prenait alors aucune part à l'action, tandis que l'arrière-garde souffrait beaucoup et était très maltraitée par le feu de 17 vaisseaux, dont un des trois-ponts nous coupa notre mât d'artimon à cinq pieds au-dessus de la dunette.

Un vaisseau profita de ce moment pour couper la ligne devant nous malgré le feu très vif de notre artillerie et de notre mousqueterie. Notre grand mât de hune qui tomba au même instant nous empêcha de faire la voile nécessaire pour y mettre opposition. Ce vaisseau nous prit par tribord, et six de la même colonne nous combattirent successivement par babord, nous canonnant avec un tel avantage qu'en peu de temps nous fûmes réduits à nos deux bas mâts. A 1 heure, l'enseigne de vaisseau Arley fut tué. A 1 h. 1/2, le brave Montalembert, faisant fonctions de capitaine de frégate, fut aussi atteint d'un coup mortel. A 2 h. 1/2, le commandant Deniéport fut tué. En ce moment, nos gaillards étaient totalement désemparés par le feu de la mousqueterie et la mitraille des vaisseaux ennemis qui nous combattaient. Une fumée épaisse nous enveloppait tellement qu'il ne nous était plus possible de distinguer la position de notre armée ni aucun des signaux qui pouvaient se faire.

A 2 h. 3/4, l'enseigne de vaisseau Jouan, commandant la batterie de 36, prit le commandement du vaisseau; à 3 heures, il fut tué d'un biscaïen dans la poitrine. L'enseigne de vaisseau Cauchard, commandant celle de 18, l'a remplacé. Le feu des batteries continuait toujours avec la plus grande vivacité et des deux bords nous ripostions à l'ennemi, et nos coups bien dirigés démâtèrent du grand mât et du mât d'artimon le vaisseau qui nous combattait à tribord; c'est alors que d'une voix unanime les cris de : « Vive l'Empereur ! » se firent entendre des batteries. Dans ce même moment, nous vîmes un vaisseau à trois ponts ennemi qui se dirigeait vers nous. Le peu de vent qui régnait nous fit courir un peu de l'avant et nous mit à même de prêter côté au vaisseau *l'Achille* anglais, qui nous présentait la poupe et qui était bord à bord avec un vaisseau qui n'avait point de couleur. Nous envoyâmes six ou sept volées à *l'Achille* sur lequel flottait le pavillon anglais; cette position avantageuse fut malheureuse-

ment de peu de durée. Bientôt le vaisseau à trois ponts, *le Prince*, vint nous combattre et le secourir. Il était alors 4 heures ; un instant après, nous nous aperçûmes que le feu était dans la hune de misaine et que le vaisseau faisait beaucoup d'eau, ayant reçu plusieurs boulets au-dessus et au-dessous de la flottaison. Notre position était d'autant plus critique que notre pompe à incendie ayant été mise hors d'état de servir par un boulet, il ne nous restait aucun moyen d'arrêter les progrès du feu. Plusieurs officiers et aspirants, accompagnés du peu d'hommes qui restaient dans la batterie de 18 et d'une partie de ceux de celle de 36, se portèrent sur l'avant avec les charpentiers pour couper le mât de misaine ; mais le vaisseau à trois ponts nous canonnait de si près qu'à sa deuxième volée il acheva de nous démâter et nous mit ras comme un ponton. Nous eûmes la douleur de voir nos deux mâts tomber dans le centre du vaisseau, événement d'autant plus malheureux que notre hune de misaine enflammée nous mit le feu dans nos embarcations. Cette cruelle position ne nous empêcha pas de redoubler de courage et de servir la batterie de 36 avec la plus grande vivacité, tandis que les hommes qui restaient des gaillards et de la batterie de 18 s'occupaient à éteindre le feu ; mais ce fut en vain, ses progrès allant toujours croissants et les débris enflammés des embarcations tombant dans la batterie de 36. A 4 h. 1/2, celle de 18 n'offrait presque plus qu'un sabord. Le vaisseau *le Prince* s'éloignait de nous, sans doute par la crainte de l'explosion du vaisseau. Tout le monde se porta alors sur le pont et perdant tout espoir d'éteindre l'incendie, on ne s'occupa plus que de sauver les hommes de l'équipage, en jetant à la mer tous les débris qui pouvaient leur offrir les moyens d'échapper à une mort presque certaine et d'attendre les secours que les bâtiments voisins pourraient leur porter.

Le vaisseau anglais *le Prince*, qui nous avait combattu le dernier, voyant la plus grande partie de l'équipage à l'eau, mit ses embarcations à la mer pour venir à son secours ; un cutter et une goëlette s'approchèrent aussi de nous à cet effet.

A 5 h. 1/2, une partie des hommes à la mer fut sauvée ; à la même heure, l'explosion eut lieu. Elle ne fut pas forte, vu que nous avions pris la précaution de noyer le reste de nos poudres. Le vaisseau disparut avec les lambeaux du pavillon qui n'avait point été amené et bientôt après le reste de l'équipage, luttant contre la mort, reçut de prompts secours, les embarcations pouvant les approcher avec plus de sécurité.

Nous estimons notre perte à 480 hommes, tant tués que blessés et noyés ; nous estimons la perte de ces derniers de 30 à 36 hommes. Du nombre des premiers sont : le commandant Deniéport ; le capitaine de frégate Montalembert ; les enseignes de vaisseau Jouan et Arley ; Marillet, aspirant, et Rigault, chef de timonerie. D'après les renseignements que nous avons eus des Anglais, il ne s'est sauvé du vaisseau qu'à peu près 300 hommes, parmi lesquels se trouvent : l'enseigne de vaisseau Quiot ; Sancenot, capitaine de la garnison, du 93e régiment ; Dumouchoux, capi-

taine du 67e régiment; Maraval, idem; Ducret et Taffin, tous deux lieutenants au même corps; Laronde, Lacombe, Viard, Rougé et Le Tourneur, aspirants (ce dernier blessé); Le Floch, maître d'équipage; Delonge, maître canonnier bourgeois; Mazot, maître charpentier, et plusieurs officiers mariniers. Nous sommes dans l'incertitude que les enseignes de vaisseau Cauchard et Chabrier; Leblond, capitaine d'artillerie; Jacquin, lieutenant de la garnison; Machat, Leroux et Mancel, lieutenants de la 67e; l'agent comptable Béguier; Dupuy et Guillet, aspirants, et Benard, maître calfat, soient sauvés.

Presque tous nos blessés ont succombé à ce malheureux événement, excepté quinze à vingt, du nombre desquels se trouvent deux amputés.

Nous devons à la justice de dire que tous, marins et militaires, ont montré pendant toute l'action, une bravoure et une intrépidité au-dessus de tous éloges et nous regrettons infiniment de ne pouvoir transmettre à Votre Excellence, les traits héroïques de valeur et de courage par lesquels plusieurs se sont faits distinguer. La perte que nous avons faite d'une partie de ceux qui ont été à même de les remarquer, nous prive de rendre hommage à la vérité de cet égard.

Le matin, nous reconnûmes 144 hommes de notre équipage à bord du vaisseau *le Prince*.

Le 7 brumaire, ce vaisseau nous conduisit à Gibraltar, d'où nous fûmes expédiés pour Algésiras et de là pour Cadix. Ce ne fut pas sans peine que nous obtînmes notre renvoi sur parole. Le 16, nous arrivâmes à Cadix et nous présentâmes à l'amiral qui nous a répartis et embarqués sur différents vaisseaux, en attendant les ordres ultérieurs de Votre Excellence à notre égard.

Nous avons l'honneur d'être, etc.

(Suivent les signatures).

Rapport de l'enseigne de vaisseau Quiot, faisant fonctions de lieutenant, sur l'incendie du vaisseau l'Achille, *commandé par M. Deniéport, capitaine de vaisseau* (1).

Créditon, le 18 avril 1806.

Le 29 vendémiaire an XIV de la République et le deuxième du règne de Napoléon Ier, l'armée combinée de France et d'Espagne composée de de 33 vaisseaux de ligne, 5 frégates et 2 bricks, sous les ordres du vice-amiral Villeneuve, sortie de Cadix, le 28 du dit, se trouvant dans la matinée à vue de terre, les vents à l'Ouest presque calme, se formant en ligne de bataille tribord amures; l'escadre d'observation commandée par l'ami-

(1) *Archives de la Marine*, B B4, 237.

ral Gravina, formant l'avant-garde ; l'ennemi au vent au nombre de 27 vaisseaux de ligne et plusieurs frégates, formé sur deux colonnes, faisant route toutes voiles dehors sur l'armée. A 10 heures, l'amiral a signalé : « l'ennemi faisant route par pelotons sur l'armée de la République, ordre à l'armée de virer lof pour lof tout à la fois ». Cet ordre a été immédiatement exécuté. Il a signalé successivement à l'armée de rectifier le nouvel ordre de bataille babord amures, et au vaisseau *le Neptuno* espagnol, chef de file, de serrer le vent. Les vaisseaux de l'escadre d'observation faisant l'arrière-garde ont laissé arriver pour se former. A midi, quelques vaisseaux du centre ont commencé le feu sur le chef de file de la colonne de droite de l'ennemi. A midi quelques minutes, les vaisseaux de cette colonne se sont répandus sur l'arrière-garde de l'armée. A midi et dix minutes, le vaisseau *l'Achille*, quatrième vaisseau de la queue de la ligne et matelot de l'avant du *Principe de Asturias*, a commencé le feu, et, de ce moment, l'a continué avec la plus grande vivacité; une demi-heure après, nous trouvant entourés, nous avons fait feu des deux bords. A 2 h. 1/2, le commandant a été blessé dangereusement et est mort quelques minutes après; le lieutenant en pied ayant été tué avant, M. Jouan, premier lieutenant, a pris le commandement du vaisseau; ayant été mortellement blessé, il m'a fait appeler avant de descendre au poste. J'ai commandé jusqu'à ce que j'ai su que M. Cauchard, qui était mon ancien, était existant; je l'ai fait prévenir et lui ai rendu le commandement. Pendant l'espace d'un quart d'heure que j'ai commandé, le vaisseau était démâté de son mât d'artimon, tout le gréement haché, la roue du gouvernail démontée, une grande partie de l'artillerie hors d'état de service, et obligé d'abandonner la batterie de 18 quelques instant après. C'est dans cet état qu'un vaisseau à trois ponts tout frais est venu nous combattre à babord à la portée du pistolet. Sa première volée nous a mis bas notre grand mât et, à la suite de quelques autres, le feu a pris dans la hune du mât de misaine, qui a immédiatement tombé ainsi que les deux autres dans le centre et dans le sens de la longueur du vaisseau. Le feu s'était aussi communiqué dans la batterie de 18; la pompe à incendie et les seaux se trouvant engagés et brisés sous la mâture, le feu se communiquant avec la plus grande rapidité, voyant l'impossibilité absolue, malgré tous les efforts et toute la vigilance possible de pouvoir en arrêter les progrès, des ordres ont été donnés pour ouvrir les robinets. Cependant l'équipage animé par les sentiment de l'amour de l'Empereur et de la Patrie, ne consultant pas le danger imminent où il se trouvait exposé, continuait toujours à combattre à la batterie de 36 avec une ardeur et un courage dignes d'un avenir plus heureux. Enfin, ne pouvant plus résister, obligés d'abandonner le vaisseau, ceux qui étaient à même de pouvoir se sauver en ont pris les moyens avec le regret de ne pouvoir donner du secours aux malheureux blessés; les embarcations envoyées par quelques vaisseaux et deux mouches ennemis se tenant à une certaine distance du vaisseau ont sauvé ceux qui ont pu les joindre. A peu

près sur les 5 h. 1/2, le vaisseau a fait son explosion, le pavillon n'ayant jamais été amené, et ayant combattu successivement contre 8 vaisseaux pendant quatre heures moins un quart. Je suis porté à croire que lorsque nous avons abandonné le vaisseau, nous avions près de 400 hommes hors de combat; 4 officiers de marine de tués, y compris notre brave commandant, dont les dernières paroles ont été qu'il mourait avec le regret de n'avoir pu commander son vaisseau encore pendant deux heures; 2 officiers de blessés, dont 1 du 67e régiment.

Je ne puis donner un précis plus détaillé du combat général, ainsi que celui du vaisseau, ayant été employé par les mutations qui ont eu lieu dans les différents postes où le rang du service me portait et n'ayant pu par conséquent en avoir eu une plus grande connaissance.

QUIOT.

L'ARGUS

Rapport du lieutenant de vaisseau Taillard, commandant le brick **l'Argus** (1).

En rade de Cadix, le 3 brumaire an XIV (25 octobre).

Du 26 au 27 vendémiaire (18 au 19 octobre). — Beau temps, petite brise de Ouest et O.-N.-O.. A 5 h. 1/4, l'amiral a appelé à l'ordre et a fait signal d'embarquer les chaloupes et de désaffourcher, ce que j'ai fait de suite et toutes les dispositions pour mettre sous voiles. A 10 h. 1/2, l'amiral a fait signal de virer à pic; alors j'étais à long pic et contenu par une petite ancre à jet. Pendant la nuit, petit vent de N.-E., beau temps. A 6 heures, j'étais prêt à mettre à la voile, les huniers hissés. A la même heure, l'amiral a fait le signal d'appareiller sans autre signal. A 8 h. 1/2, le capitaine du brick *l'Observateur* m'a apporté l'ordre de n'appareiller qu'avec le dernier vaisseau de l'armée combinée. A 9 heures, 17 vaisseaux de l'armée étaient sous voiles, temps calme, plusieurs vaisseaux ont mouillé et cargué leurs voiles à tête de mât.

Du 27 au 28 du dit (19 au 20). — A 5 heures, l'amiral a signalé aux frégates françaises d'appareiller, et à 5 h. 1/4, aux vaisseaux avancés l'art. 301; à l'ancre à cette époque, 9 vaisseaux, et 5 frégates étaient sous voiles. Pendant la nuit, rien de remarquable, petit frais du S.-S.-E. au S.-S.-O.. A 6 heures du matin, l'amiral a signalé d'appareiller sans autre signal. A 7 heures 10, signal de branle-bas et se préparer au combat. A 8 heures, tous les vaisseaux étaient sous voiles, à l'exception du vaisseau espagnol *le Rayo;* le vent au S.-S.-O., temps couvert. A 8 h. 1/2, j'ai mis sous voiles et fait plusieurs bords sous les huniers pour attendre le *Rayo*. A 9 heures, je lui ai envoyé un canot pour m'in-

(1) *Archives de la Marine*, B B 4, 237.

former du motif qui l'empêchait d'appareiller. Il me fit dire qu'il avait eu beaucoup d'ancres à lever, mais que dans le moment il mettait sous voiles, ce qu'il fit peu de temps après. De suite, je dirigeai ma route sur le gros de l'armée, sous toutes voiles. A 11 heures, la Tour Saint-Sébastien me restait au S.-E.-5° Est, distance de 8 milles, filant 5 nœuds 1/2 à l'O.-1/4 N.-O. pour aller rendre compte à l'amiral que le dernier vaisseau de l'armée était appareillé; le vent frais, la mer grosse, le temps par grains, à peine pouvais-je distinguer quelques vaisseaux de l'armée; le vent fraîchissant toujours, j'ai fait prendre deux ris aux huniers et continué ma route sur le gros de l'armée.

Du 28 vendémiaire au 29 du dit (20 au 21 octobre). — A 3 heures, j'ai rendu compte à l'amiral de l'appareillage du dernier vaisseau de l'armée. L'amiral m'a ordonné de reprendre mon poste près du général Gravina. A 5 heures, j'ai pris ses ordres et continué ma route près de lui. A 5 h. 1/2, l'amiral a fait le signal de branle-bas de combat, vent d'Ouest, la mer grosse. A 7 h. 1/4, j'ai reçu l'ordre du général Gravina de prévenir l'amiral que le vaisseau *l'Achille* avait eu connaissance de 18 vaisseaux ennemis formant une ligne de bataille de l'avant à nous. A 9 h. 1/4, j'avais rempli ma mission et communiqué les intentions de l'amiral au général Gravina, qui étaient de former la ligne de bataille sur le vaisseau le plus sous le vent sans avoir égard aux postes. Le général espagnol m'ordonna de prévenir les vaisseaux arriérés de former la ligne de bataille sur lui; il mit un feu à son mât d'artimon et de suite j'ai viré de bord lof pour lof pour faire part à tous les vaisseaux de ses intentions. Pendant la nuit, il a été fait plusieurs signaux, au vent de l'armée, que j'ai présumé être de l'ennemi par la variété des couleurs de leurs feux. Au jour, vu l'armée ennemie au nombre de 29 voiles, nous restant du N.-N.-O. au N.-E., courant largue babord amures. L'amiral a signalé l'ordre de bataille naturel, les amures à tribord. A 8 heures, l'ennemi courait vent arrière et largue, dirigeant sa route vers le centre et la queue de notre armée. A 8 h. 1/2, ordre à l'armée de virer lof pour lof et de prendre babord amures. A 9 heures, repris tribord amures. A 9 h. 1/4, le général Gravina m'a donné l'ordre de prévenir le vaisseau espagnol *l'Argonauta* qu'il allait laisser arriver. Pendant ces 24 heures, l'armée combinée a navigué sous petites voiles, sur une ligne mal formée.

Du 29 au 30 du dit (21 au 22 octobre). — Le vent à l'Ouest petit frais, par moment presque calme, les deux armées en présence, l'ennemi au vent, courant vent arrière et largue sur l'armée combinée. A midi 10, le combat s'est engagé entre les vaisseaux ennemis avancés et la queue de notre 3e escadre; ensuite, avec une partie du centre et l'armée d'observation, qui formait l'arrière-garde. A cette époque, j'étais sous le vent de l'armée. L'épaisseur de la fumée m'a empêché de distinguer les mouvements des deux armées et des différents vaisseaux, mais le combat était très acharné, le feu de part et d'autre était très bien nourri. A 1 h. 3/4, la partie des deux armées qui combattait ne gouvernait plus; plusieurs

vaisseaux anglais étaient sous le vent de notre ligne. A 2 heures, un signal fait ou répété par *l'Hortense:* Ordre à l'escadre qui est à l'avant-garde de virer lof pour lof par la contre-marche, etc. (art. 147). A 2 h. 20, par la même frégate : Ordre aux vaisseaux qui, par leurs positions actuelles, ne combattent pas d'en prendre une quelconque, etc. (art. 5 par un pavillon) ; au même moment, aperçu 6 vaisseaux démâtés vers le centre de l'armée et, à 4 heures, d'un vaisseau en feu, les deux armées combattant toujours. A 4 h. 3/4, il n'y avait plus que l'avant-garde qui combattait ; plusieurs vaisseaux laissaient arriver. Le vaisseau *le Príncipe* a mis le signal de ralliement général et absolu, et a mis le guidon convenu pour nous faire passer à poupe. Il m'a ordonné de dire aux vaisseaux qui ralliaient de se rapprocher de lui pour le soutenir en cas d'attaque, et à moi, de le suivre et de me tenir près de lui ; la frégate *la Thémis* lui a donné la remorque. A 5 h. 3/4, le combat était fini de toutes parts, les vaisseaux des trois nations qui avaient leurs mâtures debout et qui pouvaient tenir le vent, ont abandonné le champ de bataille. La fumée étant dissipée, j'ai compté 15 vaisseaux démâtés ras et un en feu. A 6 heures, ce vaisseau a sauté; beau temps, mer houleuse, faisant route près du vaisseau *le Príncipe;* peu de temps après, je n'ai plus eu connaissance de l'armée. A 8 h. 1/4, j'ai reçu l'ordre du général Gravina de prévenir les vaisseaux et frégates qui faisaient route comme nous, que s'ils n'avaient pas de pilote de Cadix, de gouverner dans ses eaux et que lui en avait un. Nous avons continué notre route en avertissant ces vaisseaux de se ranger dans les eaux du *Príncipe*. Le temps était brumeux, la mer grosse; de 3 heures à 4 heures, nous trouvant près de plusieurs bâtiments mouillés, *le Príncipe* en a fait autant; nous avons imité sa manœuvre et mouillé l'ancre de tribord par les 8 brasses d'eau, fond dur, filé 30 brasses de câble; le vent au S., temps pluvieux. Au point du jour, deux frégates françaises ont approché l'entrée de la baie. L'une d'elles avait le numéro du vaisseau *le Héros;* ce vaisseau faisait route pour venir au mouillage. Le général espagnol lui a fait le signal de renforcer les chasseurs. A 8 heures, relevé la Tour Saint-Sébastien au S.-O-5° Sud, et la ville de Rota au N.-O.-1/4 N.. A 9 heures, j'ai envoyé un officier à bord du général Gravina pour prendre ses ordres et un pilote, et me suis disposé à appareiller; nous étions sur un fond de roches. Le vent grand frais du Sud, la mer très grosse.

Du 30 vendémiaire au 1er brumaire (22 au 23 octobre). — A midi 1/2, nous avons chassé, mouillé l'ancre de babord et filé cinquante brasses de câble de tribord, dégréé les perroquets et dépassé les mâts, jouallé l'ancre de veille et mis de suite au mouillage. Un vaisseau espagnol mouillé dans le N.-O.-1/2 O. de nous, a démâté de son grand mât et mât d'artimon. A 2 heures, *le Príncipe* ayant demandé le numéro des bâtiments, ceux au mouillage ont répondu : numéros du *Pluton, Neptune* français, *Indomptable, Argonaute* français, *Héros, Montañés, Asis, San Justo, Rayo* et le vaisseau démâté qui n'a pas mis son numéro ; les frégates *le Rhin, l'Hortense, l'Hermione, la Thémis* et les deux bricks *l'Argus* et *le Furet*. Vent de S.-O. grand frais.

A 5 heures, le vaisseau espagnol mouillé dans le N.-O.-1/4 O. de nous, a démâté de son petit mât de hune. A la même heure, *le Príncipe* a signalé liberté de manœuvre. La frégate *le Rhin* et un vaisseau français ont signalé que leurs câbles de tribord venaient de rompre, et le vaisseau *le Pluton* que son câble de babord venait aussi de rompre. Les vaisseaux *l'Argonaute* et *le Héros* ont chassé; ce dernier a mis sous voiles babord amures et l'autre a dérivé près de la côte de Rota où il a mouillé. De 7 à 8 heures, on a tiré des coups de canon dans le S.-O. de nous. Relevé la Tour Saint-Sébastien au S.-O.-2° S. et le fort Sainte-Catherine à l'Est. Pendant la nuit, le temps a été par grains et pluvieux, le vent grand frais; il a été continuellement tiré du canon dans le S.-O. et le N.-O., des bâtiments qui demandaient des secours. Au jour, reconnu pour *le Bucentaure*, le vaisseau qui tirait dans le S.-O. à nous. A 6 heures, le temps ayant un peu molli, j'ai levé l'ancre de babord et fait toutes les dispositions pour mettre sous voiles; les vents du Sud au S.-S.-O. presque calme, temps couvert, la mer houleuse. J'ai envoyé à bord du *Príncipe* prendre les ordres du général et un pilote. A 6 h. 3/4, le vaisseau *l'Argonaute* français a demandé que *l'Hermione* lui donne la remorque. A 7 h. 1/2, *le Príncipe* a signalé aux frégates et corvettes l'article 48 (ordres particuliers à la voile). A 8 h. 1/4 j'étais sous voiles; au même moment, l'officier que j'avais envoyé à bord du *Príncipe* est arrivé avec un pilote et m'a communiqué l'ordre de l'amiral Gravina d'aller mouiller près du *Bucentaure* et de lui donner tous les secours possibles, d'assurer l'amiral Villeneuve de ses respects et, qu'aussitôt qu'il serait mouillé à Cadix, il lui enverrait tous les moyens possibles pour pouvoir sauver le vaisseau. A cette heure, *le Príncipe* faisait route dans la baie de Cadix. A 9 heures, j'ai pris babord amures. A 9 h. 1/2, le calme et le flot qui nous entraient dans la baie m'ont contraint de mouiller l'ancre de babord par sept brasses, fond de vase; cargué les voiles à tête de mât, guindé les mâts de perroquet. A 10 h. 1/2, *l'Hortense* a fait signal à toutes les corvettes et frégates d'imiter sa manœuvre; elle a appareillé. A 10 h. 3/4, nous étions sous les huniers, la misaine, faisant route au plus près du vent babord. A 11 heures, *l'Hortense* a signalé à *la Thémis* de donner la remorque à *l'Argonaute*; cette frégate a répondu qu'elle ne pouvait exécuter l'ordre. Je faisais toujours route pour accoster *le Bucentaure*. A 11 h. 1/2, *l'Hortense* a fait signal à toutes les frégates et corvettes de reconnaître l'ennemi. Il y avait alors à vue de la partie du S.-O. au N.-O. plusieurs bâtiments que nous avons ensuite reconnus pour être des vaisseaux désemparés. Plusieurs d'entre eux (ceux du S.-O.) qui étaient mâtés, tenaient le vent babord amures. Au même moment, eu connaissance de la frégate *la Cornélie* dans le N.-O.-1/4 O.. A 9 heures, le vaisseau *le Héros* avait mis sous voiles en faisant le signal qu'il n'était plus tenu par les ancres.

A 11 h. 3/4, un canot venant du *Bucentaure* m'ayant fait un signal manuel, j'ai mis en panne pour le prendre; il s'est trouvé du vaisseau *le Pluton*. L'officier qui se trouvait à bord m'a appris que ni l'amiral ni le capi-

taine n'existaient pas à bord et qu'ils étaient prisonniers, que le vaisseau était abandonné et à moitié rempli. A la même heure, *le Pluton* a arboré la cornette de commandement; nous avons laissé arriver pour lui conduire son canot et prendre ses ordres et lui rendre compte de notre mission.

Du 1er au 2 brumaire an XIV (23 au 24 octobre). — Le vent au Sud, joli frais, nous avons passé à poupe du *Pluton*. Il nous a ordonné d'aller mouiller à Cadix, rendre compte de la mission que m'avait donnée l'amiral Gravina, et d'employer tous les moyens possibles pour faire parvenir des ancres et des câbles pour des vaisseaux qui étaient sous voiles et qui en avaient le plus grand besoin. Aussitôt nous avons tenu le plus près tribord et louvoyé pour la baie. A midi 1/2, *le Pluton* a signalé aux chasseurs de poursuivre l'ennemi de manière à le forcer de se rendre ou à faire côte. A 1 heure, signal de branle-bas et se préparer au combat. A la même heure, *la Cornélie* a fait le signal que l'ennemi fuyait en désordre. *L'Hortense* a donné la remorque à un vaisseau désemparé; à l'entrée de la baie, elle a largué ce vaisseau et a repris le large rejoindre des vaisseaux et frégates de l'armée qui couraient au large. A 5 heures, ayant fait plusieurs bords pour nous élever dans la baie de Cadix, nous avons mouillé l'ancre de tribord par six brasses, fond de sable vaseux, trente brasses de touée; la partie Nord de la ville de Cadix au N.-O.-5° Ouest; le fort Matagordo au S.-E.-1/4 S.. Aussitôt je me suis rendu à bord de l'amiral espagnol et lui ai fait part de la situation dans laquelle se trouvaient plusieurs des vaisseaux sous voiles, et j'ai réclamé des secours pour eux. On m'a remis une lettre pour le capitaine du port qui lui enjoignait d'employer tous ses moyens et ceux de la Carraque pour envoyer des ancres et des câbles à bord des vaisseaux qui en avaient besoin. Toute la nuit grand vent, le temps couvert et pluvieux; jusqu'à minuit, on a entendu beaucoup de coups de canon dans différentes parties. A minuit 1/2, le vent étant par rafales et des grains violents, j'ai mouillé une seconde ancre de bossoir; à 2 heures, amené les basses vergues. Au jour, envoyé la lettre de l'amiral au capitaine du port. Deux de mes officiers ont été à terre pour conduire les chaloupes avec les ancres destinées pour les vaisseaux.

Du 2 au 3 brumaire (24 au 25 octobre). — Temps couvert par grains. A 2 heures, envoyé le grand canot avec un grelin à bord du vaisseau *l'Indomptable*; pendant l'après-midi, le vaisseau *l'Algésiras* a mis sous voiles et à l'aide des embarcations a mouillé plus en dedans. Les vaisseaux *Pluton* et *le Héros* ayant appareillé ont aussi mouillé plus en dedans de la baie; à 8 h. 1/2, vue à l'ouvert de la baie d'un bâtiment en feu qui a sauté à 9 h. 1/2. Toute la nuit, mauvais temps, bon frais du S.-O. et O.-S.-O., des coups de canon ont été tirés de distance en distance dans différentes parties; à 7 heures, le commandant ayant appelé à l'ordre, j'y ai envoyé un canot. Dans la matinée, disposé le petit mât de hune pour le changer.

TAILLARD.

LA THÉMIS

Rapport du capitaine de vaisseau Jugan, commandant la frégate la Thémis (1).

Signaux généraux et particuliers à *la Thémis*, faits depuis le 26 vendémiaire au 2 brumaire an XIV (18 au 24 octobre).

Du 26 vendémiaire au 27 du dit (18 au 19 octobre). — L'armée combinée de France et d'Espagne, composée de 33 vaisseaux, 5 frégates et 2 bricks, tous sous les ordres de M. l'amiral Villeneuve, grand officier de la Légion d'honneur, étant depuis plusieurs jours prête à mettre sous voiles, en reçut enfin l'ordre le 26, à 6 heures du matin; es vents régnaient alors de la partie de l'E., très faibles. J'ai appareillé avec quelques vaisseaux et frégates qui étaient à la tête et fait route pour sortir de la baie où j'ai été obligé de laisser tomber l'ancre, à cause du calme qui est survenu et du courant qui m'aurait forcé de rentrer.

A 6 heures du matin. L'amiral à l'armée: appareiller sans autre signal (article 148 des signaux généraux à l'ancre).

Les vaisseaux les plus en dedans, restés au mouillage pour la même raison, étaient prêts à mettre sous voiles et paraissaient n'attendre qu'une brise favorable pour le faire.

Du 27 au 28 (19 au 20). — A 4 h. 1/2, beau temps, la fraîcheur s'étant élevée à l'O.-S.-O., j'ai appareillé d'après le signal qui en a été fait à toutes les frégates et louvoyé pour sortir et rallier une division de 4 vaisseaux qui étaient déjà en dehors. Cette division était commandée par le général Magon et chassait 6 voiles ennemies que l'on apercevait au large.

A 5 heures du soir. L'amiral aux vaisseaux avancés mouillés en dehors, etc. (article 301 des signaux généraux à l'ancre). Je l'ai répété.

A 6 heures, j'ai répété e signal fait par l'amiral et, jugeant qu'il n'avait pas été aperçu des vaisseaux avancés, j'ai dirigé ma route sur le vaisseau qui les commandait (*l'Algésiras*, monté par le contre-amiral Magon) et lui ai passé à poupe pour lui en rendre compte. Il m'a fait réponse qu'il ne croyait pas ce signal pour lui, et m'a donné l'ordre de me tenir au vent pour observer les mouvements de l'ennemi et venir lui en rendre compte.

Toute la nuit, je me suis constamment tenu

(1) *Archives de la Marine*, BB4, 237. Rapport aut. sig.

dans la position qu'il m'avait ordonnée, et au jour, ayant de nouveau aperçu les mêmes croiseurs, je leur ai appuyé chasse avec les vaisseaux désignés ci-dessus et les 4 frégates qui m'accompagnaient; une des leurs visitait un bâtiment de commerce américain, qui, à notre approche, a voulu fuir avec elle, mais, qui peu de temps après, a été joint par le vaisseau *le Héros*, visité et ramené au général Magon, qui l'avait ordonné.

A 7 heures du matin. *Le Héros* au général Magon : 18 voiles.

A 9 h. 1/4. Le général Magon au vaisseau *le Héros :* ordre de conduire au général le bâtiment arrêté.

Le Héros a envoyé une volée entière à la frégate ennemie qui ne lui a fait aucun mal et qui a fini par rejoindre les siens et nous les nôtres d'après le signal qui nous en était fait.

A 9 h. 1/2. Le général Magon aux chasseurs : ralliement général et absolu.

Depuis le lever du soleil, les vents étaient à la partie du S. variable au S.-O.. L'armée restée au mouillage pendant la nuit mettait sous voiles et déjà il ne restait plus qu'un vaisseau espagnol à l'ancre, lorsque le temps s'est couvert, mis à grains, pluvieux, brumeux et fraîchi, nous fit enfin perdre de vue le gros de l'armée que nous cherchions à rallier et que nous avons rejoint en effet.

A 11 h. 1/2. L'amiral à l'armée : ordre d'avoir tous les ris pris.

A midi, elle courait babord amures; j'ai pris le même bord et comme j'étais nommé frégate de l'amiral Gravina, j'ai pris poste par sa hanche de babord.

Du 28 au 29 (20 au 21). — Le vent bon frais du S.-O. variable à l'O., temps brumeux et pluvieux, apercevant toujours trois bâtiments ennemis dans le vent à nous; l'armée cinglant sans ordre au plus près du vent, les amures à babord, se ralliant et prenant les ris ordonnés, lorsqu'à 2 heures, il a beaucoup calmé et éclairci; il a été signalé de larguer les ris et de se former sur trois colonnes naturelles; alors chaque vaisseau manœuvrant pour prendre son poste dans l'ordre signalé qui, n'ayant pu encore être rectifié à 3 h. 1/2, l'amiral a fait virer l'armée lof pour lof tout à la fois et ordonné aux frégates de chasser à la gauche; plusieurs vaisseaux de l'escadre d'observation ont reçu le même ordre et ont viré vent devant pour chasser ainsi que moi les trois bâtiments

A 1 heure. L'amiral à l'armée : se former sur trois colonnes (article 1er des signaux généraux à la voile).

A 2 h. 1/2. L'amiral à l'armée : ordre de n'avoir qu'un ris pris.

A 3 h. 1/4. L'amiral aux frégates : chasser à gauche.

A 3 h. 1/2. L'amiral à l'armée : virer lof pour lof tout à la fois.

ennemis qui étaient aperçus. Par ce mouvement, l'armée n'observait plus aucun ordre de marche et naviguait seulement passablement ralliée et gouvernait à la route signalée. J'ai continué avec les vaisseaux *l'Achille* et *l'Algésiras* la chasse qui était ordonnée, jusqu'à 6 heures du soir, que le premier signalant 18 voiles et l'amiral le ralliement aux chasseurs. J'ai laissé arriver sur l'armée, passé à poupe de l'amiral Gravina, pris ses ordres pour la nuit et reçu celui de rester près de lui à portée de les recevoir à la voix; les 2 vaisseaux ci-dessus ont rallié de même, et à 9 heures, apercevant beaucoup de signaux dans le vent à nous, l'amiral fit former l'ordre de bataille, les amures à tribord (article 40 du 2e ch. des signaux de nuit à la voile). Alors chaque bâtiment a manœuvré pour se former sur le général Gravina, qui était vaisseau de tête, et me tenant constamment par sa hanche, je n'ai pu distinguer pendant toute la nuit si l'ordre était bien rectifié au centre et à la queue.

A 6 heures du soir.
L'Achille à l'amiral : 18 voiles au S.-1/4 S.-O..
Idem.
L'amiral aux chasseurs : rallier avant la nuit.

A 9 heures du soir.
L'amiral à l'armée : ordre de bataille, etc. (article 40 du chapitre 2 des signaux de nuit à la voile).

Au jour, le vent au N.-O. presque calme, variable à l'O., avons eu connaissance à une grande distance de l'armée ennemie, au vent à nous, et qui dirigeait sa route sur la nôtre, m'a paru forte de 27 vaisseaux, 4 frégates et 4 avisos. La nôtre, formée en ligne de bataille pendant la nuit par rang de vitesse, était fort peu en ordre et manœuvrait pour se rectifier et se former dans celui naturel ; ce mouvement a été très difficile à exécuter à cause du calme qui est survenu et dans lequel plusieurs de nos vaisseaux se sont trouvés, ce qui les a mis dans l'impossibilité de pouvoir gouverner et par conséquent de rectifier l'ordre.

A 6 h. 20 du matin.
L'amiral à l'armée : ordre de bataille naturel les amures à tribord (art. 24 des signaux généraux à la voile).
A 6 h. 3/4.
L'amiral aux frégates : ordre d'aller reconnaître l'ennemi.
A 7 h. 1/4.
L'amiral à l'armée : ordre aux vaisseaux de se tenir à une encâblure de distance de son matelot d'avant.

L'armée ennemie continuait cependant de s'approcher; la nôtre était en calme et ne pouvait exécuter les mouvements ordonnés ; j'y étais moi-même et ne pouvait obéir aux signaux qui m'étaient adressés, lorsqu'enfin une petite fraîcheur du O. a permis aux vaisseaux de gouverner et à l'amiral de leur ordonner le mouvement de virer lof pour lof tout à la fois; il était alors 8 heures du matin. Il en était

A 8 heures.
L'amiral à l'armée : ordre de virer lof pour lof tout à la fois, etc. (art. 24 des signaux généraux à la voile).

A 8 h. 1/4 du matin.
L'amiral à l'armée : exécution au signal précédent.
A 8 h. 20.
Id. à Id. : ordre au vaisseau de tête d'augmenter de voiles, etc. (art. 266 des signaux généraux à la voile).
A 10 heures.
Id. à Id. : ordre au vaisseau de tête de tenir le vent, etc. (art. 262 des signaux généraux à la voile).
A 10 h. 1/2.
La Thémis à l'amiral Gravina : la ligne de l'armée combinée s'allonge trop au corps de bataille.
A 10 h. 40.
Id. à Id. : l'arrière-garde s'allonge trop.
A 10 h. 3/4.
L'amiral Gravina à l'arrière-garde : ordre de se tenir à une encâblure de distance de son matelot d'avant.
A 11 heures.
L'amiral à l'armée : répétition de l'art. 262 des signaux généraux à la voile.
A midi.
Id. à Id. : faire commencer le combat, etc. (art. 242 des signaux généraux à la voile).
A midi.
L'amiral Gravina à l'escadre d'observation : serrer le vent.

A 2 heures du soir.
L'amiral à l'armée : faire virer lof pour lof, etc. (art. 147 des signaux généraux à la voile).

8 h. 1/4 lorsque le mouvement ordonné a commencé, et le vent étant beaucoup plus faible à la tête qu'à la queue, il en est résulté (malgré tous les signaux faits pour l'empêcher) un engorgement considérable à l'avant-garde, ce qui a forcé l'arrière-garde à se tenir en panne pendant très longtemps.

Placé au vent de la ligne avec la frégate *l'Hermione* pour reconnaître l'ennemi, je l'ai jugé au nombre indiqué ci-dessus ; reconnu 7 trois-ponts et ai vu leur armée se déployer en deux colonnes pour commencer l'attaque et se diriger l'une sur la tête et l'autre sur le centre. Alors j'ai laissé arriver et ai pris mon poste par le travers du vaisseau à trois ponts *le Principe de Asturias* monté par l'amiral Gravina, d'où j'ai fait connaître par signal tout ce qui se passait dans la ligne, et répété les siens.

Du 29 au 30 (21 au 22 octobre). — A midi, par la latitude N. de 36° et la longitude O. de 8° 16' méridien de Paris, beau temps, la mer houleuse et le vent à l'O. très faible ; notre armée manœuvrant toujours pour rectifier l'ordre signalé et continuant d'être engorgée à la tête ; celle de l'ennemi s'approchant sous toutes voiles et dirigeant sa route et sa manœuvre comme je l'ai dit plus haut jusqu'à midi 1/4, que notre amiral a arboré ses couleurs (appuyé d'un coup de canon), signalé de commencer le feu lorsqu'on serait à portée, et enfin le combat a commencé entre notre avant-garde et celle de la colonne ennemie la plus près et qui, dès le commencement, avait paru se diriger sur notre centre.

Le feu a été très vif et, à 1 heure, le combat étant devenu général, j'ai perdu dans la fumée tout ce qui s'y est passé.

A 2 heures, la fumée s'étant cependant un peu dissipée à la tête de notre armée, j'ai pu reconnaître notre amiral avec 8 de nos vaisseaux auxquels il faisait le signal ci-contre ; déjà le sien avait commencé le mouvement et paraissait suivi des autres, lorsqu'enfin le combat s'est renouvelé dans cette partie et, pour la deuxième fois, la fumée m'a tout fait perdre de vue.

Quelques autres éclaircies dans plusieurs parties de la ligne, m'ont convaincu qu'elle avait beaucoup plié, qu'elle avait été coupée en plusieurs endroits et qu'enfin l'on ne combattait plus que *pêle-mêle*.

A 4 h. 1/4 du soir.
Le Neptune à l'armée: ralliement général et absolu.
A 4 h. 1/2.
Id. à Id.: ordre d'imiter la manœuvre du général, etc. (article 77 des signaux généraux à la voile).

A 4 heures, le feu avait cessé au corps de bataille et à l'arrière-garde; un vaisseau seulement combattait encore à l'avant-garde, et le signal du *Neptune* joint à la route qu'il tenait pour aller dégager ce vaisseau, m'ont fait soupçonner que c'était notre amiral.

Enfin la fumée s'étant entièrement dissipée à 4 h. 3/4, j'ai pu reconnaître le vaisseau *le Principe de Asturias*, monté par l'amiral Gravina, se traînant péniblement sous quelques voiles en lambeaux et faisant vent arrière. Je me suis aussitôt dirigé sur lui et, manœuvrant pour lui passer à poupe d'après le signal qu'il m'en faisait, j'y suis arrivé en répétant les signaux du *Neptune* et lui rendant compte de la certitude où j'étais que c'était l'amiral Villeneuve qui continuait de combattre; il m'a répondu ne pouvoir tenir le vent à cause de sa mâture qui menaçait à chaque instant de tomber et que sur ce, j'eus à lui donner la remorque le plus tôt possible; je la lui ai donné aussitôt et le combat a fini au même moment.

A 5 h. du soir.
L'amiral Gravina à *la Thémis:* ordre de passer à poupe.

A 5 h. 3/4.
L'amiral Gravina à l'armée: ralliement général et absolu.

Il était alors 5 h. 3/4; plusieurs de nos vaisseaux tenaient le vent à l'imitation du *Neptune*, aucun ne combattait plus, et le signal de ralliement étant fait, tous ont laissé arriver sur l'amiral Gravina, dont je continuais de remorquer le vaisseau, ce qui m'ayant empêché de m'occuper plus tôt du résultat du combat, je n'ai pu distinguer que très tard (à cause de la nuit qui approchait) qu'il restait sur le champ de bataille 14 vaisseaux démâtés de tous mâts; que l'un d'entre eux où était le feu est sauté peu de temps après; que 3 des nôtres qui n'étaient pas très maltraités étaient au vent, le tenant les amures à tribord; que beaucoup d'autres étaient très avariés et qu'enfin 11 restaient ralliés à l'amiral Gravina avec les 5 frégates et les 2 bricks. J'ai fait route au N. d'après l'ordre que j'en avais reçu et continuant de remor-

quer son vaisseau, je ne l'ai largué qu'à l'entrée de Cadix où il a mouillé à 3 h. 1/2 du matin ainsi que moi, à qui il avait ordonné de l'observer. Tous les vaisseaux en firent autant et les frégates *la Cornélie* et *le Rhin* restèrent dehors.

Le reste de la nuit a été pluvieux et le vent bon frais du S.-O., la mer houleuse ; au jour, le vent a un peu calmé, mais a continué d'être extrêmement couvert. J'ai reconnu qu'il était entré avec nous les vaisseaux espagnols *le Príncipe de Asturias, la Foudre, le Montañés, le San Francisco de Asis, le San Leandro et le San Justo* et les vaisseaux français *le Pluton, le Neptune, l'Indomptable, l'Argonaute* et *le Héros*.

A 11 h. 1/4.
Le** Rhin* **à** *l'**Hortense: demandé à aller au mouillage.

A 11 h. 1/2.
L'Hortense **aux frégates**: prévenir qu'elle va au mouillage, etc. (art. 114 des signaux généraux à la voile).

A 7 heures du matin, *l'Hortense, l'Hermione* et moi sommes appareillés pour nous rallier aux frégates *la Cornélie* et *le Rhin*; avons couru au large, mais, à 11 heures, le temps est devenu si mauvais que nous avons reviré de bord et sommes venus pour prendre le mouillage de Cadix où nous avons laissé tomber l'ancre à midi d'après le signal ci-contre.

Du 30 vendémiaire au 1er brumaire an XIV (22 au 23 octobre). — Temps couvert, brumeux et pluvieux, ventant coup de vent de la partie du S.-S.-O. et chassant sur mon ancre, j'en ai mouillé une deuxième et calé mes mâts de perroquets.

Dans l'après-midi, plusieurs vaisseaux éprouvant le même sort en ont fait de même et au coucher du soleil, le vaisseau *le Héros* ne pouvant sans doute plus tenir sur ses ancres est appareillé pour prendre le large.

Toute la nuit il a venté tempête, beaucoup de pluie; entendu continuellement des coups de canon d'assistance dans le S.-O.. Au jour, calmé, et aperçu un vaisseau à la côte sur les récifs qui se trouvent dans le N.-O. de la Tour Saint-Sébastien, et qui, continuant d'appeler à son secours, m'a paru dans le plus grand danger. J'ai mis aussitôt mes embarcations à la mer ; le vent a calmé plat. Je les lui ai envoyées et ayant également reconnu *l'Algésiras*, qui était venu mouiller pendant la nuit, j'y ai ex-

pédié un officier, pour prendre les ordres du général Magon, que l'on m'a dit avoir été tué dans le combat, avoir été amariné, mais que les Français s'étant révoltés, l'avaient ramené au port. Il était entièrement démâté, et la force du vent, ainsi que la grosse houle qui avait régné pendant la nuit, avaient fini par démâter également les vaisseaux *le Principe de Asturias* et *le San Leandro*. Je me suis disposé à appareiller et pendant ces dispositions, j'ai appris que le vaisseau auquel j'avais envoyé des secours était *le Bucentaure*, qui avait aussi été amariné et révolté, mais que l'amiral et son capitaine de pavillon avaient été faits prisonniers; que le chef d'état-major, M. Prigny, était à bord, blessé, et qu'enfin le vaisseau coulait bas d'eau et qu'il avait besoin des plus prompts secours.

A 10 heures, ma chaloupe, mon grand et deuxième canot y étaient rendus et avaient déjà fait plusieurs voyages pour sauver le monde qu'ils portaient à bord de *l'Indomptable*, comme étant le vaisseau le plus près; mon petit canot était retourné à bord de *l'Algésiras*. Le vent était au S.-E. petit frais; le temps était devenu beau; j'ai appareillé avec les autres frégates pour aller nous emparer de plusieurs vaisseaux démâtés qui paraissaient au large; mon deuxième canot m'a joint sous voiles; tous les autres vaisseaux ont appareillé, excepté *l'Indomptable* et *l'Argonaute* français. Étant enfin rendus à deux lieues au large, nous avons eu (*l'Hortense* et moi, qui étions en avant) l'avantage de faire révolter l'équipage du vaisseau espagnol *le Neptuno*, qui a de suite fait route pour le port sous l'escorte de cette première.

A midi.
La Cornélie à l'armée: les ennemis fuient en désordre, etc. (art. 198 des signaux généraux à la voile).

Du 1er au 2 brumaire an XIV (23 au 24 octobre). — A midi, beau temps, les vents à la partie du S. et S.-S.-O.. La frégate *la Cornélie*, qui avait resté sous voiles, ralliait avec le signal ci-contre, que de temps à autre elle appuyait d'un coup de canon; 26 bâtiments démâtés et autres paraissaient à l'horizon; beaucoup de ceux à qui il ne manquait rien dans le gréement remorquaient ceux qui n'avaient plus de mâts, et le plus près sur lequel je dirigeais ma route,

l'aurait été immanquablement par un vaisseau anglais, si les nôtres n'eussent été sous voiles; à leur approche et à la mienne, il a filé la remorque et je m'en suis emparé; c'était *la Santa Ana*, trois-ponts espagnol, monté par le vice-amiral Alava, qui dans le combat avait été blessé à la tête. Il était à peu près 3 heures, lorsque je la lui ai donnée la première fois. Je faisais route pour le port, lorsqu'elle a rompu et que je lui en ai donné une deuxième à 5 heures.

A 4 h. 1/2 du soir.
Le Pluton à l'armée : prévenir qu'elle va au mouillage, etc. (art. 114 des signaux généraux à la voile).

A 5 h. 1/4.
Idem à idem : le général laisse chaque capitaine libre, etc. (article 101 des signaux généraux à la voile).

A 6 heures, le temps est devenu brumeux et couvert; les vaisseaux étaient sur un bas-fond, d'après l'avis de mon pilote et mes connaissances sur cette rade; je lui ai largué la remorque; il a mouillé, et suis venu moi-même prendre le mouillage avec toute la division, qui en avait reçu le signal, à l'exception cependant du vaisseau espagnol *la Foudre*, qui se trouvant souventé a resté dehors.

Dans la nuit, grand frais, tempête, le temps couvert et pluvieux, la mer extrêmement houleuse; j'ai chassé sur ma première ancre; j'ai mouillé ma deuxième; j'ai fait tête; le câble de babord a rompu à 5 heures du matin; j'ai tenu sur l'autre, j'ai mis mon ancre de veille en mouillage; le jour s'est fait. Le vaisseau *la Foudre* n'était point en vue; j'ai aperçu les vaisseaux espagnols *le Neptuno* et *le San Francisco de Asis* à la côte; j'étais menacé d'y aller moi-même, si le vent ne passait pas à l'O.; il a calmé; j'ai viré sur mon ancre et, à 7 heures, j'ai appareillé pour venir mouiller plus en dedans.

Le vent a continué de calmer et à 10 heures, j'ai laissé tomber l'ancre au mouillage ordinaire des vaisseaux, par les sept brasses d'eau, fond de vase.

Nota. — Toute la nuit le vaisseau *l'Algésiras* n'avait cessé de tirer des coups de canon d'assistance; supposant qu'il lui manquait des ancres, je lui ai envoyé un bateau du pays qui en avait une avec le câble, mais celui-ci n'en ayant pas de besoin, l'aspirant que j'avais mis à bord l'a conduit à celui de *l'Indomptable*, qui, depuis 24 heures, demandait des secours.

J'ai perdu dans ces divers événements une ancre, ma chaloupe, mon grand et petit canot, et j'ignore encore ce qu'est devenue la totalité des hommes qui les armaient. Enfin, après avoir porté tous les secours qui m'étaient possibles aux vaisseaux en danger, je me trouve actuellement dans le cas d'en avoir besoin au premier moment.

A midi, le temps s'est couvert de nouveau, tombé beaucoup de pluie, fraichi encore à la partie du S.-O. et tout annonçait la continuation du coup de vent.

M. JUGAN.

5° DÉPOUILLEMENT DES RAPPORTS SUR LE COMBAT DU 29 VENDÉMIAIRE AN XIV [1]

---

(1) Ce dépouillement fut exécuté au Ministère de la Marine à l'époque de la réunion du *Conseil d'enquête* chargé de connaître de la conduite tenue par le contre-amiral Dumanoir le Pelley dans la bataille de Trafalgar.

5 copies de ce travail se trouvent aux *Archives de la Marine*, B B⁴, 235 et 237. Les quelques différences qui existent entre la première et les quatre autres sont ici relatées.

FAITS	SIGNAUX	GRIEFS	AUTORITÉS	OBSERVATIONS
Le 28 vendémiaire, à 3 h. 1/4 après midi, les vaisseaux *l'Achille, l'Algésiras* et plusieurs frégates ont donné chasse à trois bâtiments ennemis. A 6 heures, *l'Achille* a signalé 18 voiles.	A 6 heures, *l'Achille* a signalé 18 voiles.			
Il paraît que le général ne pouvait distinguer les signaux de *l'Achille*, car le contre-amiral Magon (×) lui en a fait rendre compte par le brigantin *le Furet*.			(×) Le capitaine du *Furet*.	
A 8 heures du soir, (✚) on a commencé à voir les feux des ennemis. La ligne a été formée sur les vaisseaux qui étaient les plus sous le vent, sans que les autres vaisseaux aient eu égard à leur poste; le même ordre a été conservé toute la nuit.	A 8 h. 10, signal de se former sur la ligne de bataille, tribord amures.		(✚) Presque tous les journaux.	Les rapports des frégates ne s'accordent pas sur l'heure à laquelle ce signal a été fait ; mais ces différences viennent de ce quelques-unes ont marqué l'heure à laquelle il a été répété.
A la pointe du jour, les vents faibles de l'O. à l'O.-N.-O. et même variables au N.-O., on a vu l'armée ennemie au vent à (×) 5 ou 6 lieues de distance, courant (❋) vent arrière ou largue.			(×) *L'Hortense*. (❋) *L'Argus*, et la plupart des journaux.	
(×) L'armée qui s'était formée pendant la nuit par rang de vitesse, a eu beaucoup de peine à exécuter ce signal, car le vent a faibli au point que plusieurs vaisseaux ne pouvaient pas gouverner.	A 6 h. 1/2, *l'Hermione* a signalé une escadre. A 7 heures, le général signale la ligne de bataille dans l'ordre naturel, tribord amures, et en même temps a fait le signal de branle-bas (1).		(×) *La Thémis* et *l'Argonaute*. Rapport de M. Prigny.	Il paraît que la ligne n'a jamais été bien formée. On peut le juger par différentes expressions dont on se sert dans les journaux qui, sans le dire précisément, le font entrevoir. Le journal de *l'Hermione* le dit positivement.
	A 7 h. 1/4 (×) ou 6 h. 3/4 (✚) le général a fait signal aux frégates de reconnaître l'ennemi.		(×) *Le Rhin*. (✚) *La Thémis*.	
La Thémis, qui était au vent de la ligne avec *l'Hermione*, a distingué que l'armée ennemie était composée de 27 vaisseaux de ligne, dont 7 à trois ponts et 4 frégates. A l'instant de ce signal, *l'Hermione* (×) a cru s'apercevoir qu'elle courait vent arrière sur l'arrière-garde, qui paraît être la 3e escadre, parce que l'armée était dans l'ordre naturel; elle paraissait être sans ordre, les vaisseaux rassemblés en plusieurs pelotons.	A 7 heures, *l'Hermione* a signalé (★) 26 vaisseaux de ligne.		(★) Journal de *l'Hermione*. (×) *L'Hermione*.	Le journal de la frégate *le Rhin* fixe l'heure de ce signal à 7 h. 40.
	A 7 h. 20, le général fixe les distances à une encâblure.			

A 8 h. 1/4, le mouvement a été commencé. Ce mouvement devait placer l'armée sur la ligne de bataille babord amures dans l'ordre renversé, et cet ordre est celui dans lequel elle devait se trouver, lorsque le combat a commencé. Le vent qui était au (×) S.-O. sauta au N.-O. ou O.-N.-O. ; il (◆) se fit sentir beaucoup plus tôt à la partie de l'armée qui devenait arrière-garde, qu'à celle qui devait former l'avant-garde ; il en est résulté (Θ) un engorgement considérable à l'avant-garde et au (Δ) centre de la ligne. (Ψ) Les vaisseaux de l'arrière-garde ont été obligés de se tenir en panne pendant très longtemps et la ligne n'y a jamais été mieux formée qu'au corps de bataille et à l'avant-garde.	A 8 heures, le général a fait signal à l'armée de virer lof pour lof tous à la fois.		Le 2e rapport du capitaine Lucas dit à 9 heures (2). (×) *L'Hermione.* (◆) *L'Hermione, la Thémis, le Pluton* et *l'Achille* (Θ) *La Thémis*, de l'arrière-garde. (Rapport de M. Prigny, corps de bataille). *L'Hortense*, du centre, et *le Pluton*, de l'arrière-garde. (Δ) *Le Héros*, du centre. *L'Argonaute*, du centre, et *l'Algésiras*, de l'arrière-garde. (Ψ) *La Thémis*, de l'arrière-garde. Rapport de M. de Prigny. *L'Achille*, de l'arrière-garde. (Φ) *Le Pluton.* (♁) *L'Aigle.* (♁) *L'Achille.* (+) *Le Swift-Sure.* (×) *La Cornélie.*	Le second rapport de M. Prigny, fait connaître la position des vaisseaux depuis *le Neptune*, chef de file, jusqu'à l'escadre d'observation qui été à la queue de la ligne. On trouvera dans la seconde ligne de bataille que nous donnons, les vaisseaux écrits dans l'ordre où ils se sont trouvés au commencement du combat. Les vaisseaux qui étaient sous le vent de la ligne, sont écrits à la droite de ceux qui étaient au vent. Les blancs que l'on voit dans la colonne de gauche indiquent les vides qui ont eu lieu dans la ligne de bataille. (3) On sait que la ligne était en général assez mal formée à l'escadre d'observation, mais on ignore, si les vaisseaux se suivaient dans l'ordre où ils sont écrits. Cependant *l'Algésiras* (Φ) était certainement dans les eaux du *Pluton* ; (♁) *l'Aigle* était entre *le Bahama* et *le Swift-Sure* ; *le San Ildefonso* (♁) *le Principe de Asturias* se suivaient ; *l'Achille* (+) était sous le vent.
	A 8 h. 1/2, le général a donné ordre aux vaisseaux de tête de forcer de voiles. A 9 h. 1/2, le général a donné l'ordre au *San Agustin* de serrer le vent (×), et a donné l'ordre au *Scipion* de forcer de voiles.			
Le vent était très faible.	A 10 heures, ordre au vaisseau de tête de serrer le vent, et aux autres de le suivre par un mouvement successif. A 10 h. 1/2, *la Thémis* à l'amiral Gravina : la ligne de l'armée combinée s'allonge trop. A 10 h. 40, *la Thémis* à l'amiral Gravina : l'arrière-garde s'allonge trop. A 10 h. 3/4, l'amiral Gravina à l'arrière-garde : ordre de se tenir à une encâblure de son matelot d'avant.			N.-B. — Pour concilier les expressions de tous les journaux, on appellera corps de bataille, l'escadre au milieu de laquelle était le commandant en chef ; avant-garde, l'escadre qui était à la tête de la ligne ; arrière-garde, celle qui suivait le corps de bataille. Quoique l'escadre d'observation fut en serre-file, on lui conservera le même nom. Ainsi, *le Santa Ana*, qui était effectivement au centre de la ligne, sera considéré comme de l'arrière-garde, et *le Bucentaure* qui était à la tête de la ligne, comme du corps de bataille.
A 11 heures, on distinguait l'armée ennemie forte de 27 vaisseaux, dont 7 à trois ponts et 4 frégates, se déployer en deux colonnes (×) pour commencer l'attaque. L'une d'elles se dirigeait sur l'arrière-garde et l'autre, sur le corps de bataille.	A 11 heures, le général a donné une seconde fois l'ordre au vaisseau de tête de serrer le vent, et aux autres, de le suivre par un mouvement successif.		(×) *La Thémis* et *la Cornélie.*	

(1) Sur la 1re copie, ces dix derniers mots sont barrés et remplacés par les suivants : *avait été fait immédiatement après que l'armée a été sous voiles.*
(2) Cette phrase n'est portée que sur la 1re copie.
(3) Voir p. 124.

FAITS	SIGNAUX	GRIEFS	AUTORITÉS	OBSERVATIONS
Les vents à l'O. petit frais, la mer houleuse, l'ennemi s'approchait toutes voiles dehors avec des bonnettes, (Φ) sur deux colonnes ou plutôt (♣) formé en deux pelotons, dont un se dirigeait sur l'arrière-garde et l'autre sur le corps de bataille. La ligne de l'armée française (×) était mal formée; plusieurs vaisseaux (♣) se doublaient au corps de bataille et d'autres (Θ) étaient en panne au moment où le combat a commencé; *le Neptune* (Δ) était sous le vent de la ligne; l'escadre d'observation était loin de l'arrière, et la ligne ne paraît pas avoir été bien formée dans cette partie (voyez la dernière colonne). Au commencement du combat, l'armée était à 9 lieues dans le S.-S.-O. de Cadix.	A 11 h. 1/2, l'amiral Gravina a fait signal à l'escadre d'observation de serrer le vent. A 11 h. 1/2 (†), le général ou *le Formidable* a fait signal au *Rayo* de serrer la ligne. A 11 h. 1/2 (Θ), le général a donné l'ordre de commencer le combat lorsqu'on serait à portée.		(Φ) *La Thémis* et *la Cornélie*. (♣) La plupart des journaux. (†) *La Cornélie.* (×) Tous les journaux. (♣) *L'Hortense.* (Θ) *L'Hermione*, *l'Hortense*, *le Redoutable*, *le Neptune*, *l'Argonaute.* (Δ) *Le Neptune.* (Θ) Le rapport de M. Prigny, à midi.	On lit dans le journal de *l'Hortense* que l'escadre d'observation était loin de l'arrière et sans ordre. Il est possible qu'on ait mal jugé sa position à bord de cette frégate, car les journaux des frégates *le Rhin*, *la Thémis* et *l'Hermione*, qui étaient mieux placées pour la connaître, n'en parlent pas. *La Thémis* a fait plusieurs signaux pour prévenir l'amiral Gravina que la ligne s'allongeait trop et cet amiral a fait un signal à son escadre pour la rectifier; mais aucun journal ne dit que ce signal n'a pas été exécuté. Ainsi l'escadre d'observation n'était pas sans ordre, mais la ligne y était mal formée, comme celle des autres escadres.
A midi, *le Fougueux* a commencé à tirer sur le vaisseau de tête de la colonne qui se dirigeait sur l'arrière-garde. Malgré le feu qui fut très vif, ce vaisseau parvint à passer (×) entre *la Santa Ana*, qui était en panne, et le vaisseau *le Fougueux* qui, pour empêcher les ennemis de couper la ligne, avait forcé de voiles et s'en était approché de très près. *La Santa Ana* se trouva bientôt entre deux feux. (★) Quelques-uns des vaisseaux qui venaient à la suite de ceux qui avaient attaqué *la Santa Ana* ont (♣) prolongé la ligne au bord opposé et au vent, en la serrant de très près; ils cherchaient à la couper (Δ) partout où ils trouvaient un passage, tandis que d'autres (Δ) faisant route à l'abri de ceux-ci, venaient directement par pelotons mettre entre deux feux les vaisseaux qui avaient été coupés.	A midi et demi (Θ), le général a signalé l'ordre aux vaisseaux qui ne combattent pas, par leurs positions actuelles, d'en prendre une quelconque, qui les reporte le plus promptement possible au feu.	(Θ) Les rapports de M. Prigny disent que ce signal, qui doit être fait avec le pavillon 5, a été hissé au mât d'artimon et au mât de misaine.	(×) *Le Rhin*, *l'Hortense.* (Θ) *Le Neptune.* Le rapport de M. Prigny dit au commencement du combat. Le 2e rapport du commandant Magendie. *Le Héros* dit que ce signal a été fait avant celui qui donnait l'ordre à l'avant-garde de virer lof pour lof. (♣) *L'Hortense.* (Δ) *L'Hermione.*	(★) Aucun des rapports des frégates qui ont observé les manœuvres de l'ennemi au moment où il a engagé le combat, ne dit que ces deux mouvements aient été exécutés en même temps. *L'Hortense*, frégate du centre, a vu qu'ils prolongeaient la ligne au bord opposé, de très près et au vent, depuis *la Santa Ana* jusqu'au serre-file. *L'Hermione* les a vu arriver par pelotons pour attaquer les vaisseaux qui se trouvaient dans le voisinage de *l'Algésiras*. Il est cependant naturel de penser que ces deux manœuvres ont été exécutées et que tandis que certains vaisseaux ennemis prolongeaient la ligne, d'autres laissaient venir sur tribord et se rapprochaient plus directement et plus sûrement en se tenant à l'abri de leur feu. Ce n'est qu'avec le secours de cette supposition qu'il est possible d'expliquer comment le combat paraît avoir été général depuis *la Sma Trinidad* jusqu'au serre-file, et comment les vaisseaux de l'armée
A 1 h. 5, les vaisseaux qui avaient prolongé la ligne, sans pouvoir se faire jour, passèrent de l'arrière du *Principe de Asturias*, placé en serre-file, pour le mettre entre deux feux,	A 1 h. 5, *le Rhin* a fait le signal que l'ennemi détachait des vaisseaux avec le projet de doubler l'arrière-garde.			

ainsi que plusieurs vaisseaux qui étaient dans son voisinage. Cette colonne, qu'on peut appeler colonne de dessous le vent, était forte de 15 vaisseaux; depuis *la Santa Ana* jusqu'à la queue, il y en avait 16. La seconde colonne ou la colonne du vent, forte de 12 vaisseaux et conduite par l'amiral Nelson, s'est dirigée sur *le Bucentaure*, et, à midi 3/4, le combat s'est engagé au corps de bataille. La ligne n'était pas bien formée dans cette partie, ainsi qu'on l'a vu plus haut: les vaisseaux se trouvaient alors, les uns sur les autres; (×) *le Bucentaure*, avait mis en panne pour ne pas aborder *la Sma Trinidad* qui était de l'avant à lui; *le Neptune* était sous le vent de la ligne dont (Δ) il s'était éloigné en laissant arriver pour tirer sur *le Royal Sovereign* qui combattait *la Santa Ana*; *le Leandro* était encore plus sous le vent, de sorte que *le Bucentaure* restait à découvert. Le capitaine du *Redoutable* s'étant aperçu de la situation critique du vaisseau amiral, avec une résolution au-dessus de tous les éloges qu'on pourrait lui donner, avait forcé de voiles et était venu se placer très près de sa hanche de babord ou du vent. Il était dans cette position au moment où le vaisseau de l'amiral Nelson arriva pour couper la ligne de l'arrière du *Bucentaure*. Ce vaisseau ne put pas couper la ligne à cet endroit, et il fut obligé d'aborder *le Redoutable*, qui était resté avec une fermeté héroïque au poste qu'il avait choisi. Pendant que ces deux vaisseaux étaient accrochés et combattaient avec un acharnement inouï, *le Téméraire* a passé de l'arrière du *Redoutable* et l'a canonné à bout portant. Les autres vaisseaux ont passé de l'arrière du *Bucentaure* et une grande partie de la seconde colonne ennemie a réuni ses efforts sur *le Redoutable*, *le Bucentaure* et *la Sma Trinidad*. Les vaisseaux qui étaient en queue (★) sont venus sur babord pour se rapprocher des vaisseaux de l'avant-garde de l'armée		(Δ) *Le Neptune* laisse arriver et tombe sous le vent de la ligne; ensuite (Θ) il quitte le corps de bataille et va se rendre à l'arrière-garde pour se rapprocher des vaisseaux qui avaient attaqué *la Santa Ana*.	(×) *Le Redoutable*. (Δ) *Le Bucentaure*; 2e rapport du commandant Magendie; 2e rapport du *Redoutable*. (Θ) *Le Neptune*.	combinée, qui ont été attaqués de distance en distance, et dont nous avons les rapports, ont eu à combattre plusieurs vaisseaux ennemis qui les ont presque toujours attaqués en même temps. (★) Aucun rapport ne dit que les vaisseaux qui étaient à la queue de la seconde colonne soient venus sur babord pour se rapprocher des vaisseaux de l'avant-garde; mais, quoi qu'on n'ait pas pu apercevoir la manœuvre qu'ils ont faite pour les approcher jusqu'à la portée du canon, on ne peut pas supposer qu'ils aient fait une autre route.

FAITS	SIGNAUX	GRIEFS	AUTORITÉS	OBSERVATIONS
combinée. Il parait que les vaisseaux qui avaient attaqué le corps de bataille ayant trouvé une forte résistance dans cette partie, n'ont pas pu prolonger la ligne pour exécuter la manœuvre qui avait réussi à l'arrière-garde ; peut-être aussi leur dessein n'était-il que de menacer l'avant-garde, car, se trouvant à portée de canon, ils ont pris tribord amures, (×) ont canonné une partie de l'avant-garde en courant à bord opposé et se sont portés sur le centre de la ligne où il y avait trois vaisseaux placés entre *la Santa Ana* et *le Redoutable*, qui n'avaient pas encore été attaqués.	A 1 h. 30 (Θ), *le Formidable* a fait signal aux vaisseaux de l'arrière-garde de virer de bord et de se porter au feu.		(×) *L'Hortense* et *le Héros*. (Θ) *L'Intrépide*.	
A 1 h. 30 (×) aucun des vaisseaux qui se trouvaient de l'avant de *la Sma Trinidad* ne prenait part au combat.	A 1 h. 30, *l'Hortense* a prévenu le général que dix vaisseaux de l'avant-garde ne combattaient plus. A 1 h. 3/4 (★) le général a fait signal à l'avant-garde de virer lof pour lof.		(×) *L'Hortense*, *le Furet*, *le Héros*. (★) *Le Héros*. (1)	
A 2 heures, *le Bucentaure* qui avait toujours eu à combattre (×) 4, 5 ou 6 vaisseaux ennemis, perdit son grand mât et son mât d'artimon qui furent bientôt suivis par son mât de de misaine. *La Sma Trinidad*, qui ne l'avait pas quitté (◆), le couvrit de son feu ; mais à 2 h. 1/2, ce vaisseau dématà lui-même de tous ses mâts et cessa de tirer. (2)			(×) *Le Furet* et *le Héros* à 2 h. 1/2. (◆) *Le Furet*, *l'Hortense*. *Le Héros* dit à 3 heures.	
Les vaisseaux de l'avant-garde firent différentes routes après avoir viré de bord. (×) *Le Formidable*, *le Mont-Blanc*, *le Duguay-Trouin* et *le Scipion* tinrent le vent tribord amures en gouvernant au Sud et au S.-S.-O. et passèrent au vent des vaisseaux anglais qu'ils ont canonnés de (Ξ) loin pendant quelque temps. (Δ) *Le Rayo*, *le San Francisco de Asis* et *le Héros* ont laissé arriver. *Le Héros* (◆) a combattu sous le vent un autre peloton d'ennemis, mais il s'est retiré aussitôt.		(Δ) *Le Rayo*, *le San Francisco de Asis* se retirent du combat.	(×) *L'Intrépide*. (Ξ) *Le Furet* dit cependant qu'ils ont eu un combat vigoureux à soutenir. (Δ) *Le Furet*. (◆) *Le Furet*.	
(+) *L'Intrépide* et *le Neptuno* espagnol sont les seuls qui aient fait route sur *le Bucentaure* et *la Sma Trinidad*			(+) *L'Intrépide*.	

pour les secourir ; mais, se trouvant en trop petit nombre, ils ont été attaqués séparément par plusieurs vaisseaux anglais et, après avoir fait une résistance opiniâtre, ils ont été obligés de céder aux forces très supérieures qu'ils avaient à combattre. La partie de la ligne de l'armée combinée qui était de l'arrière de *la Santa Ana*, lequel avait perdu ses trois mâts (Θ) à 2 heures, a été plus vigoureusement attaquée dans certaines parties que dans d'autres ; les ennemis ont porté leurs efforts sur *l'Algésiras*, (Δ) sur *l'Achille* et *l'Aigle* où il paraît avoir été plus violent que partout ailleurs, de sorte qu'entre 1 heure et 1 h. 1/2 (Ψ), les vaisseaux *le Fougueux*, *l'Aigle* et *le* (Ω) *Bahama* étaient très maltraités et démâtés (Σ) de plusieurs de leurs mâts majeurs.			(Θ) *L'Hortense*, *le Furet* et *la Cornélie*. (Δ) *L'Hermione*, *l'Achille*, *l'Aigle* et *l'Algésiras*. (Ψ) *L'Hermione* ne fixe pas l'heure, mais on peut voir d'après son journal que ce ne peut être que de 1 heure à 1 h. 1/2. (Ω) *L'Hermione* dit *le Bahama* ou *le Leandro*. D'après la lettre écrite au Prince de la Paix, ce ne peut être que *le Bahama*. (Σ) *L'Hermione*.	
A 1 h. 1/2 (×), le désordre le plus complet s'est mis dans cette partie ; les vaisseaux qui n'avaient pas encore d'avaries laissèrent arriver et les abandonnèrent. Les Anglais, après (✳) s'être acharnés pendant quelque temps sur les vaisseaux qui n'avaient pas quitté leur poste, ont poursuivi ceux qui avaient plié et les trouvant en désordre et éloignés les uns des autres, ils les ont combattus en détail et les ont aussi maltraités que les précédents.		*Le Montañés* (✤) arriva à 1 h. 1/2, se rangea parmi les frégates et ne prit pas la moindre part à l'action. En arrivant lof pour lof, il aurait pu engager les vaisseaux anglais qui avaient traversé la ligne.	(×) *L'Hermione*. (✤) *L'Hortense*, *l'Hermione* et *le Furet*. (✳) *L'Hermione*, *l'Achille*.	
A 4 heures du soir, on voyait (★) au vent des vaisseaux qui se battaient encore, plusieurs groupes d'autres vaisseaux de l'armée combinée et des ennemis démâtés de tous leurs mâts. *L'Achille* (✳) combattait alors contre un vaisseau ennemi ; le feu prit à la hune de son mât de misaine, qui était le seul	(◆) *L'Hermione* a fait le signal aux vaisseaux qui n'avaient pas d'ennemis par	(★) Le vaisseau français *l'Argonaute* a quitté la ligne sans être dégréé, cependant il est venu sur tribord pour engager quelques vaisseaux ennemis qui l'avaient coupé ; mais, à peine eut-il tiré quelques coups de canon qu'il revint sur babord. Alors il a présenté la poupe à l'ennemi qui doit l'avoir très maltraité ; il s'est éloigné du feu ; *l'Hermione* lui a fait le signal (◆) de prendre une position quelconque qui le rapprochât du combat le	(★) *L'Hermione*, *le Furet*, *le Rhin*. (★) *L'Hermione*. (✳) *L'Achille*. (◆) *Le Rhin* a fait le même signal.	

(1) Note au crayon (sur la copie de BB4, 237) : c'est *le Neptune*. *Le Héros* dit à 2 h. 10.

(2) *De l'écriture de Decrès* : Par conséquent le matelot d'avant du *Bucentaure* était rendu quand celui-ci amena.

FAITS	SIGNAUX	GRIEFS	AUTORITÉS	OBSERVATIONS
qui lui resta. Ce mât étant tombé sur les gaillards communiqua le feu au vaisseau qui sauta bientôt après. Le vaisseau *le Principe de Asturias* qui avait combattu à la queue de la ligne et (×) avait été serré de très près, finit par être fort maltraité. *Le Neptune* et *le San Justo* arrivèrent à son secours et (◆) après avoir tiré quelques volées parvinrent à le dégager. Alors, l'amiral Gravina dont le pavillon était arboré sur le *Principe de Asturias* a laissé arriver et est venu se joindre aux vaisseaux, *le Rayo*, *le San Francisco de Asis* et à d'autres vaisseaux qui ne se battaient plus. Lorsqu'il les eut rejoint, il fit (×) le signal de ralliement général.	leur travers et qui par leur position ne prenaient aucune part au combat, d'en prendre une qui les rapprochât du feu le plus promptement possible. *L'Hermione* a signalé le numéro de *l'Argonaute*.	plus promptement possible; la même frégate a hissé son numéro et l'a laissé près d'une heure à la tête de ses mâts; *l'Argonaute* a continué à s'éloigner.	(×) La Lettre au Prince de la Paix. (◆) *Le Neptune*. Lettre au Prince de la Paix.	
Le vaisseau *le Neptune*, après avoir dégagé le *Principe de Asturias*, a voulu se rapprocher du feu pour secourir quelques-uns des vaisseaux qui se battaient encore au vent.	A 4 h. 1/2 (×), l'amiral Gravina a fait le signal de ralliement. *Le Neptune* (×) a fait en même temps que l'amiral Gravina, le signal de ralliement.		(×) Lettre écrite au Prince de la Paix.	
(Δ) A 4 h. 1/2, il a fait le signal de ralliement et a tenu le vent. Ensuite il a signalé aux vaisseaux qui n'étaient pas totalement désemparés, d'imiter sa manœuvre. Il a été suivi par (Δ) *le Pluton*. Ces deux vaisseaux ont tiré (◆) quelques volées, mais voyant qu'ils (Δ) n'étaient appuyés par aucun vaisseau, ils ont rallié l'amiral Gravina.	Le même (×) vaisseau a fait signal aux vaisseaux qui n'étaient pas totalement désemparés d'imiter sa manœuvre.		(Δ) *Le Neptune, la Cornélie, le Furet, l'Hermione, le Pluton*. (◆) *L'Hermione*.	Vaisseaux français qui ont fait route pour Cadix — *Le Pluton.* *Le Neptune.* *Le Héros.* *L'Argonaute.* *L'Indomptable.* Vaisseaux espagnols qui ont fait route pour Cadix — *Le Principe de Asturias.* *Le Rayo.* *Le San Francisco de Asis.* *Le San Justo.* *Le Montañés.* *Le Leandro.*
Alors *l'Intrépide* (Θ) qui n'avait plus que son mât de misaine laissa arriver pour rallier aussi le *Principe de Asturias*; mais bientôt il le perdit et resta sur le champ de bataille.			(Θ) *L'Hortense, le Furet.*	
A 5 h. 10 ou 6 h. 30 (×), le feu ayant cessé de part et d'autre, l'amiral Gravina a fait route au Nord avec 11 vaisseaux de ligne, dont 5 français et 6 espagnols. Quatre vaisseaux (Δ) français faisant partie de ceux qui étaient venus de la tête de la ligne au secours du corps de bataille ont fait route au Sud après s'être retirés du combat.			(×) D'après les rapports des vaisseaux et des frégates. (Δ) *Le Bucentaure.*	Vaisseaux français qui ont fait route au Sud — *Le Formidable.* *Le Scipion.* *Le Duguay-Trouin.* *Le Mont-Blanc.*

4° CONSEIL D'ENQUÊTE

CHARGÉ DE CONNAITRE DE LA CONDUITE DU CONTRE-AMIRAL DUMANOIR DANS LA BATAILLE DE TRAFALGAR,

LE 21 OCTOBRE 1805 (29 VENDÉMIAIRE AN XIV).

A Son Excellence le Ministre de la Marine et des Colonies (1).

Granville, le 30 septembre 1809.

Monseigneur,

J'ai l'honneur de faire passer à Votre Excellence mes réponses aux articles qui me concernent dans votre rapport à Sa Majesté l'Empereur et Roi sur la bataille de Trafalgar. Elles serviront de supplément au rapport que j'ai adressé à V. E. et, éclairant la religion de Messieurs les membres du Conseil, elles leur prouveront que ma conduite a été irréprochable. Aussi, fort de mon innocence, j'attends avec calme et espérance le résultat de l'enquête.

Agréez.....

DUMANOIR LE PELLEY.

« Le contre-amiral Dumanoir, qui commandait l'avant-garde, n'a-t-il pas, au commencement de l'affaire, perdu un temps assez long à canonner, à trop grande distance, la ligne ennemie qui se portait sur le corps de bataille, au lieu de virer de bord sur elle dès que son mouvement sur cette partie a été marqué ?

---

(1) *Archives de la Marine*, B B[4], 237. Aut. de Dumanoir.

« N'a-t-il pas ensuite trop tardé à faire et à exécuter le signal de virer de bord pour secourir l'amiral ? »

Réponse. — Au commencement du combat, la colonne du Nord se dirigea sur l'avant-garde qui engagea avec elle pendant quarante minutes et qui combattit ensuite un vaisseau qui, venant du Nord, serrait le vent pour aller rejoindre son armée. Dès que je ne vis plus d'ennemis par le travers de l'avant-garde, je fis signal (art. 5 des signaux à la voile par un seul pavillon) aux vaisseaux qui n'avaient pas d'ennemis par leur travers de se porter promptement au feu ; la mer était houleuse, le vent très faible et presque calme, les vaisseaux gouvernaient à peine. Aucun vaisseau n'exécuta le signal. Peu de temps après, je fis signal à l'amiral que l'avant-garde n'avait plus d'ennemis à combattre et je fis aussitôt frapper celui à l'avant-garde de virer de bord lof pour lof tous à la fois. Dans le même temps, l'amiral hissa ce signal que je répétai et exécutai de suite. Jusqu'à ce moment, le calme en avait rendu l'exécution impossible et, quoique le vent eût alors un peu fraîchi, nous ne pûmes exécuter ce mouvement qu'à l'aide des embarcations. Je ne puis éprouver le reproche d'avoir tardé à exécuter ce signal puisqu'au moment où il paraissait, le canot envoyé de l'avant nageait pour faciliter l'évolution du vaisseau ; aussi fus-je le premier viré et je m'empressai de prendre la tête pour aller au secours de l'amiral.

« Lorsque le contre-amiral Dumanoir a eu viré de bord, n'a-t-il pas, avec les vaisseaux qui le suivaient, tenu le vent plus que ne le demandaient la situation où se trouvait le centre et le devoir de porter un prompt secours à l'amiral ? »

Réponse. — Aussitôt que j'eus viré de bord, je dirigeai la route sur l'amiral de manière à en passer à deux encâblures et portant toutes voiles possibles pour arriver plus tôt à son secours, mais la très faible brise s'opposait à mes désirs. Ce n'était qu'en passant au vent et à très petite distance de la ligne que je pouvais porter secours à l'amiral et me conserver maître de mes mouvements. En me laissant souventer, la houle et la petite brise ne me l'eussent jamais permis, et les vaisseaux ennemis, qui avaient doublé le centre, m'auraient séparé de lui ; mais, en passant au vent comme la seule route pour y parvenir, j'ai si peu tenu le vent que j'ai combattu à moins de demi-portée de canon les ennemis qui avaient engagé le centre de notre armée. J'arrivai encore à temps pour essayer de couper deux vaisseaux de l'arrière-garde de la division du Nord qui, courant vent arrière, me passèrent (fig. 4 de mon plan) à portée de pistolet de l'avant. Les avaries qu'ont reçues les quatre vaisseaux, et particulièrement *le Formidable*, chef de file de cette division, demandent que loin d'avoir trop tenu le vent, nous avons approché l'ennemi de

près. Le capitaine Letellier a dû en faire passer le détail à Votre Excellence, j'en envoie un double ci-inclus.

« Le contre-amiral Dumanoir se plaint implicitement de *l'Intrépide*, capitaine Infernet, parce que ce vaisseau n'est pas du nombre de ceux qui l'ont suivi ; mais l'inspection des plans du combat présente le capitaine Infernet et le capitaine Valdés, du *Neptuno*, allant droit à l'ennemi, alors que les quatre vaisseaux du contre-amiral tiennent davantage le vent. »

Réponse. — C'est avec raison que je me suis plaint dans mon rapport de n'avoir été suivi sur *le Formidable* que par trois vaisseaux. *L'Intrépide*, en virant de bord, lors du signal, s'aborda avec *le Mont-Blanc* et lui déchira sa misaine ; il laissa ensuite arriver, ainsi que quatre autres vaisseaux, courant grand largue pour rejoindre les vaisseaux alliés sous le vent (fig. n°s 4 et 5) ; mais, comme ce vaisseau marchait fort mal, il ne tarda pas à être joint par l'ennemi et c'est alors qu'il fit cette belle défense dont le capitaine Infernet a à se glorifier.

Quant au *Neptuno*, capitaine Valdés, il était chef de file de l'armée et se trouvait au vent, et, après le virement de bord, il se maintint au vent, laissa arriver, revint au vent et marqua la plus grande indécision dans sa manœuvre. Il se décida ensuite, mais très tard, à me suivre ; j'avais déjà dépassé l'amiral lorqu'il prit mes eaux. Jusqu'à ce moment, il s'était toujours tenu bien au vent, n'ayant jamais approché l'ennemi autant que nous. Quatre vaisseaux anglais qui avaient serré le vent, virèrent et vinrent le combattre ; il fut démâté et se rendit dans la position indiquée figure 7.

« L'un de ces plans, présenté par un officier de confiance de l'amiral et très probablement rédigé sous les yeux de cet officier général, marque le mouvement de l'avant-garde qui était composée de 11 vaisseaux lorsqu'elle vira de bord, comme suit : 2 vaisseaux se portent au milieu du feu, 4 tiennent le vent et doivent passer à bonne portée du canon, 5 courent sous le vent. »

Réponse. — Il me paraît d'autant moins probable que ce plan ait été rédigé sous les yeux de l'amiral Villeneuve que j'ai une lettre de cet officier général, datée de Reading, le 31 décembre 1805, par laquelle il

m'annonce que « son rapport à Votre Excellence ne différait en rien du mien ».

Le fait est qu'il n'y avait que dix vaisseaux à l'avant-garde lors du signal de virer de bord, savoir : *le Formidable, le Duguay-Trouin, le Mont-Blanc, le Scipion, le Neptuno* espagnol, *l'Intrépide, le Héros, le Rayo* espagnol, *le San Francisco de Asís* et *le San Agustín* Les cinq premiers exécutèrent le mouvement et les autres laissèrent arriver (fig. n° 4) quoique le signal de faire la même manœuvre leur fut particularisé.

La distance qui me séparait de l'arrière-garde et d'une partie du centre ne me permet pas d'assurer positivement l'exactitude de mon plan dans cette partie, mais quant à la position de l'avant-garde elle est absolument telle que je l'ai marquée.

« On regrette que ces onze vaisseaux ne se soient pas portés simultanément au secours du centre aussitôt que le projet d'attaque de l'ennemi sur ce point a été marqué par sa manœuvre. »

Réponse. — Le calme seul a empêché l'avant-garde de virer de bord plus tôt qu'elle ne l'a fait; mais si, lorsque ce mouvement s'est exécuté, tous les vaisseaux m'eussent suivi, peut-être les chances du combat auraient pu changer. Je ne puis à cet égard, Monseigneur, que renouveler les regrets que j'ai exprimés dans mon rapport, regrets bien vifs lorsque j'écrivais à Votre Excellence, mais qui sont devenus bien plus amers depuis que, par suite de rapports inexacts, des doutes se sont élevés sur ma conduite. Les explications que j'ai l'honneur de vous donner fixeront l'opinion du Conseil sur mon compte et le convaincront ainsi que Votre Excellence, j'aime à m'en flatter, Monseigneur, que dans cette malheureuse journée j'ai fait tout ce que j'ai pu et dû faire; que les désastres n'en peuvent être attribués qu'au sort des armes et au mélange de beaucoup de vaisseaux espagnols mal armés et à peine organisés, dont les agrès étaient si peu tenus que, dès les premières bordées, leur mâture tombait comme par enchantement, tels, entre autres, *la Santa Ana* et *la S^ma Trinidad,* deux vaisseaux de la première force. Une carrière sans tache de 23 ans de service militaire devrait être une garantie de ma conduite, mais elle est soumise au jugement d'hommes sages et éclairés : ma confiance en eux est entière et j'ose espérer que, faisant cesser l'état d'incertitude où je suis depuis quatre ans, ils me rendront une justice éclatante en reconnaissant que j'ai fait mon devoir et que je me suis conduit en homme qui n'ai jamais vécu que pour l'honneur.

Agréez...

DUMANOIR LE PELLEY.

Résultat de l'Enquête ordonnée par S. M. l'Empereur et Roi, pour connaître de la conduite tenue dans la bataille de Trafalgar, le 21 octobre 1805 (29 vendémiaire an 14), par M. le contre-amiral Dumanoir, commandant, dans cette journée, l'avant-garde de l'armée navale aux ordres de M. le vice-amiral Villeneuve (1).

Le conseil pour ladite enquête, composé des sénateurs le comte de Fleurieu et le comte Bougainville, et des vice-amiraux Thévenard et Rosily, convoqués le 13 septembre 1809 par S. E. le Ministre de la Marine et des Colonies, en exécution des ordres contenus dans la lettre close de Sa Majesté, datée de Schœnbrunn le 7 du même mois, et dont la teneur suit :

« Monsieur le Comte Decrès, notre Ministre de la Marine, d'après les différents comptes qui nous ont été rendus de la bataille de Trafalgar, le contre-amiral Dumanoir serait accusé de n'avoir pas manœuvré conformément aux signaux et à l'impulsion du devoir et de l'honneur; de n'avoir pas fait tout ce qu'il pouvait pour dégager le centre de notre armée, et particulièrement le vaisseau amiral; de n'avoir pas attaqué l'ennemi corps à corps, et même de ne s'être pas suffisamment approché du feu pour prendre part au combat d'aussi près qu'il l'aurait dû ; enfin, d'avoir quitté le champ de bataille lorsqu'il pouvait combattre.

« Étant informé qu'un grand nombre de nos officiers qui avaient été faits prisonniers sont rentrés en France, nous vous écrivons la présente lettre close pour que l'enquête que nous avons déjà ordonnée ait lieu sans délai, et que le Conseil d'Enquête soit composé du comte Fleurieu, sénateur, du comte Bougainville, sénateur, et des vice-amiraux Thévenard et Rosily, et qu'enfin le résultat de ladite enquête nous soit mis sous les yeux.

« Cette lettre n'étant à autre fin, nous prions Dieu, Monsieur le Comte Decrès, qu'il vous ait en sa sainte garde.

« Donné en notre Camp Impérial de Schœnbrunn, le 7 septembre 1809.

« *Signé :* NAPOLÉON.

« Par l'Empereur :
« *Le Ministre Secrétaire d'État*,
« *Signé :* H.-B. MARET.

« Pour copie conforme,
« *Signé :* DECRÈS. »

---

(1) *Archives de la Marine*, B B4, 236. La rédaction définitive de ce rapport fut arrêtée dans la séance du Conseil d'Enquête du 20 octobre 1809.

1re QUESTION

Le contre-amiral a-t-il manœuvré conformément aux signaux et à l'impulsion du devoir et de l'honneur?

La table de loch du vaisseau *le Formidable* que montait le contre-amiral Dumanoir, signée par les quatre officiers qui ont commandé successivement le quart, pièce originale et la plus probante qu'on puisse produire, ne laisse pas de doute que le contre-amiral Dumanoir n'ait exécuté les deux signaux faits presque simultanément à l'avant-garde, à 1 h. 50: celui de se porter au feu, et celui de virer de bord tout à la fois.

Cet officier général dit, et le journal du capitaine de vaisseau Letellier, son capitaine de pavillon, constate, qu'antérieurement à ces signaux faits par l'amiral Villeneuve, le contre-amiral Dumanoir avait lui-même signalé à l'amiral, à 1 h. 45, que l'avant-garde n'avait point d'ennemi à combattre.

Le rapport du capitaine Delamare-Lamellerie, qui commandait *l'Hortense*, frégate de l'amiral, dit :

« A 2 h. 40, l'avant-garde exécutait le mouvement ordonné par l'amiral, avait pris tribord amures et se dirigeait sur le centre. Peu après, le combat s'étant engagé entre ces vaisseaux et ceux de l'ennemi, plusieurs de ces premiers laissèrent arriver sur les frégates, tandis qu'en serrant le vent tribord amures ils auraient pu imiter la manœuvre du contre-amiral Dumanoir, qui s'était porté sur le centre de l'armée pour secourir les vaisseaux de cette partie qui souffraient beaucoup. »

La table de loch du vaisseau *le Formidable* dit encore :

« que le contre-amiral Dumanoir a exécuté le signal de virer à l'aide d'un canot. »

Suivant tous les journaux, le vent était très faible et la houle de l'Ouest très forte, ce qui s'opposait à une prompte exécution de la manœuvre. Le contre-amiral Dumanoir attribue à ces motifs de n'avoir pu virer plus tôt et dit qu'il a exécuté cette manœuvre aussitôt qu'il a eu du vent et le premier de son escadre.

Le compte rendu par l'amiral Villeneuve confirme tout ce qu'on lit à cet égard dans les autres journaux. Il dit : « le vent était très faible, la mer houleuse, et notre formation s'effectuait avec beaucoup de peine », et plus loin : « cependant l'ennemi approchait sensiblement, quoique le vent fut extrêmement faible. » Plus loin encore, il ajoute : « la faiblesse du vent rendait tous les mouvements lents et difficiles. »

M. Magendie, capitaine de pavillon de l'amiral Villeneuve, dit : « les vaisseaux se tenaient difficilement en ligne; il faisait très petit frais; les vaisseaux, rangés au plus près, n'avaient point assez d'air pour bien gouverner, la lame les jetait sous le vent. »

La table de loch du vaisseau *le Formidable* dit : « les vents étaient variables, très faibles et la mer houleuse. »

2e QUESTION

Le contre-amiral Dumanoir a-t-il fait tout ce qu'il pouvait pour dégager le centre de l'armée et particulièrement le vaisseau amiral ?

La table de loch du vaisseau *le Formidable* constate :

« qu'après avoir viré de bord, le contre-amiral Dumanoir a dirigé sa route sur *Sa lma Trinitad* et *le Bucentaure*, qui étaient au centre de la ligne. Il a prolongé tous les vaisseaux ennemis qui le séparaient de ces deux premiers bâtiments. L'ennemi a fait sur lui un feu très vif. Après avoir dépassé *le Bucentaure*, le contre-amiral Dumanoir a fait gouverner pour couper deux vaisseaux de l'arrière-garde de la ligne ennemie qu'il croisait.

« Mais ces deux vaisseaux qui venaient vent arrière, étant venus sur tribord, lui ont passé de l'avant et lui ont fait beaucoup de mal dans sa mâture et dans son gréement. »

3e QUESTION

Le contre-amiral Dumanoir a-t-il attaqué l'ennemi corps à corps et s'est-il suffisamment approché du feu pour prendre part au combat d'aussi près qu'il l'aurait dû ?

Il résulte de l'examen des journaux et rapports, que le contre-amiral Dumanoir, dans sa route pour venir au secours de l'amiral, n'a été suivi que de trois vaisseaux de son escadre.

Le journal de son capitaine de pavillon dit : « qu'avec ces quatre vaisseaux il a combattu à bord opposé, un nombre de vaisseaux ennemis que les plans portent à onze (tous les plans sont joints au rapport), et dont une partie s'est ensuite séparée pour aller attaquer ceux de notre avant-garde qui avaient arrivé ; que le calme l'a empêché de parvenir par le travers du *Bucentaure* et de *la Santa Ana* avant 4 heures du soir, et qu'il les a trouvés démâtés complètement, entourés de vaisseaux ennemis et rendus. »

4me QUESTION

Le contre-amiral Dumanoir n'a-t-il pas quitté le combat lorsqu'il pouvait combattre ?

Quoiqu'il fût alors trop tard pour porter secours au *Bucentaure* et à *la Santa Ana*, le contre-amiral Dumanoir, ainsi que le constate le jour-

nal de son capitaine de pavillon, « lui donna l'ordre, vers les 5 heures, de faire arriver. Mais ce capitaine lui représenta que sa mâture était prête à tomber, n'étant plus tenue que par les haubans du vent, ce qui le mettrait dans le cas de démâter s'il voulait arriver ou venir sur l'autre bord. Le contre-amiral Dumanoir ordonna alors de tenir le vent ».

L'état des avaries du vaisseau *le Formidable*, qui se trouve joint aux pièces, confirme ce que le capitaine de pavillon dit dans son journal sur le mauvais état de ce vaisseau, qui exigeait de grandes réparations avant de renouveler un combat.

Nous trouvons dans le journal de ce capitaine « que le vaisseau *le Formidable* avait une voie d'eau considérable produite par l'effet des boulets, et qui exigeait le service constant de toutes ses pompes. »

L'existence de cette voie d'eau est également constatée par la Table de loch.

Le journal ajoute qu'il fut donné ordre aux trois autres vaisseaux de la division, dans le cours de leur navigation ultérieure, « d'observer *le Formidable*, et d'avoir toutes leurs embarcations prêtes à être mises à la mer pour le secourir, l'état de détresse de ce vaisseau qui allait toujours croissant donnant de grandes inquiétudes ».

La même pièce dit plus loin « que la position critique du *Formidable* obligea le contre-amiral Dumanoir de faire de nouveau le signal aux autres vaisseaux de la division de se tenir près de lui et qu'ils ont manœuvré jour et nuit en conséquence de sa situation ».

Enfin, le contre-amiral Dumanoir dit « qu'il avait vu avec regret que, dans sa manœuvre pour venir au secours du centre, il n'avait été suivi que par trois vaisseaux, et que s'il l'eût été par les dix vaisseaux de l'avant-garde, alors peut-être eût-il pu tenter de prolonger le combat avec quelqu'espérance de succès ».

Le rapport ci-dessus est l'exposé des faits consignés dans les journaux et pièces qui nous ont été communiqués.

La table de loch du vaisseau *le Formidable* étant la seule pièce de ce genre qui nous ait été remise, nous avons pensé, en général, que pour suppléer aux tables de loch des autres vaisseaux, nous ne pouvions que comparer entre elles les pièces adressées par différents capitaines, et que celles qui nous commandaient une attention plus particulière étaient les journaux des bâtiments les plus à portée de bien voir les signaux et mouvements de l'avant-garde, ainsi que les rapports faits presqu'immédiatement après le combat, tel que celui de *l'Hortense*, frégate du vaisseau amiral, qui est daté de Cadix, le 3 brumaire an XIV, c'est-à-dire le quatrième jour après l'affaire.

En conséquence, nous pensons :

1° Que le contre-amiral Dumanoir a manœuvré conformément aux signaux, et à l'impulsion du devoir et de l'honneur ;

2° Qu'il a fait ce que les vents et les circonstances ont pu lui permettre pour venir au secours de l'amiral;

3° Qu'il a combattu d'aussi près qu'il l'a pu tous les vaisseaux qu'il a rencontrés jusqu'au centre;

4° Enfin, qu'il n'a personnellement quitté le combat que forcé par les avaries de tout genre de son vaisseau et, particulièrement, par l'impossibilité de manœuvrer dans l'état où se trouvait sa mâture.

Fait et arrêté, à Paris, à midi 1/2, le jour, mois et an que dessus.

Le comte de FLEURIEU,
Le comte BOUGAINVILLE,
Le vice-amiral THÉVENARD,
Le vice-amiral ROSILY.

COMBAT NAVAL

DU 13 BRUMAIRE AN XIV (4 NOVEMBRE 1805)

1° RAPPORTS SUR LES JOURNÉES
DES
11, 12 & 13 BRUMAIRE AN XIV

(2, 3 & 4 NOVEMBRE 1805)

Rapport du contre-amiral Dumanoir le Pelley (1)

Plymouth, le 25 brumaire an XIV (16 novembre 1805).

Après les désastreuses affaires auxquelles j'ai eu le malheur de survivre, il me reste un devoir aussi pénible que difficile à remplir : celui de vous en rendre compte. Le rapport de la bataille de Trafalgar était fait ; mais ayant reçu dans le combat du 13 brumaire, à des heures différentes, deux blessures, dont la dernière, une balle reçue dans la jambe gauche, vingt-cinq minutes avant la fin de l'action, me retint au poste lorsque *le Formidable* fut amariné, tous mes journaux, rapports, correspondance, généralement tous mes papiers, furent jetés à la mer, et le journal des signaux, que tenait à la main un chef de timonerie, a été haché par deux boulets qui ont emporté le dit chef en ne laissant que le bas de son corps sur la dunette. Depuis cette époque, l'état de mes blessures et surtout l'état moral où m'avait réduit la suite de nos

---

(1) *Archives de la Marine*, B B[4], 236 (copie) et 237 (aut. sig. et copie). Rapport adressé à S. E. le Ministre de la Marine et des Colonies. Voir p. 149, note 2.

malheurs m'ont empêché de recueillir mes idées; dans ce moment, la fièvre commençant à m'abandonner, je vais vous retracer tout ce qui s'est passé à ma connaissance et qui malheureusement ne s'effacera jamais de ma mémoire (1).

... Le 11 brumaire, par la latitude de Finisterre, les vents du N.-O. variables à l'Ouest, ayant été observé toute la journée par deux frégates au vent qui ne répondaient à nos signaux, et ayant fait chasser inutilement une autre frégate qui forçait de voiles à la nuit dans le S.-O., j'eus lieu de soupçonner l'existence dans ces parages d'une escadre ennemie. Ma division était retardée dans sa marche par *le Scipion* et plus particulièrement par *le Formidable,* dont la position critique ajoutait à sa mauvaise marche ordinaire. Je voulus, par conséquent, tâcher de tromper l'ennemi sur ma direction et, ayant aperçu le soir le cap Villano à toute vue et n'ayant eu connaissance d'aucun bâtiment sous le vent, je portai, dès que la nuit fut faite, au S.-E. dans l'intention d'être de bonne heure le matin sur le cap Ortégal, d'où avec les vents de S.-O. qui paraissaient vouloir prendre, je pourrais porter directement sur les Pertuis pour conduire ma division à l'île d'Aix, tandis que nécessairement les ennemis qui, par leurs frégates auraient été informés de mon intention, m'auraient poursuivi sur Belle-Isle ou l'île d'Yeu, atterrages ordinaires dans cette saison. J'avais d'ailleurs par cette manœuvre les moyens en dernière ressource, dans le cas de changement de vent vers l'Est, de pouvoir sauver *le Formidable* dont toutes les pompes n'étaient que suffisantes pour le soutenir sur l'eau. Mais il m'était réservé d'être abreuvé de toute espèce de malheurs dans cette funeste campagne. Le temps était couvert et l'horizon très court: à 9 heures, le ciel s'éclaircit et j'aperçus une escadre ennemie dans le S.-O.. Je portai aussitôt au N.-E. sous toutes voiles et je fus chassé par l'ennemi. Il n'eut aucun avantage pendant la nuit, mais me conserva assez à vue pour m'empêcher de changer de direction. Le lendemain, un temps couvert, gros vent, me cacha à l'ennemi et me donna l'espoir de lui échapper, mais il s'éclaircit sur les 10 heures et je reconnus 8 voiles derrière moi, dont 4 au moins me paraissaient vaisseaux. Petite brise toute la journée du 12, la nuit superbe et beau clair de lune, ne filant que 2, 3 et 4 nœuds, je ne doutai pas que le lendemain je serais attaqué. En effet, au point du jour, l'ennemi était à trois portées de canon, me gagnant sensiblement (fig. n° 1), et à 8 heures, deux grosses frégates commencèrent à m'attaquer. J'avais déjà fait le signal de commencer le combat dès que l'ennemi serait à portée et je venais de donner ordre à la division de former une ligne d'échiquier babord, les amures à tribord; mon intention était de virer de bord me trouvant un peu au vent de l'ennemi, afin d'être maître de diriger l'attaque;

(1) Voir la partie du rapport qui concerne la bataille de Trafalgar, p. 149 et suivantes.

l'ordre en était donné à la voix et, au moment de l'exécution, les vents faibles à l'E.-S.-E. passèrent au S.-S.-E. et je continuais de porter dans l'Est à toutes voiles. Je recommandais en même temps au *Duguay-Trouin*, qui avait une marche supérieure, de se laisser culer afin de lâcher quelques bordées aux deux frégates qui, avec la supériorité de marche, nous approchaient de près, venaient en travers et tiraient une ou deux bordées sur la division qui ripostait de ses canons de l'arrière. Les vents varièrent du S.-S.-E. au S.-S.-O., petite brise; les vaisseaux ennemis ne nous gagnaient pas sensiblement; l'horizon un peu chargé dans le S.-O. me donnait l'espoir d'un changement de vent qui pourrait m'être favorable. Je continuais à forcer de voiles en ripostant aux frégates qui nous harcelaient par de fréquentes bordées ; mais le vent était resté le même et ayant faibli, les vaisseaux nous gagnèrent et étaient presque à portée de canon; les frégates, d'ailleurs, par leur feu continuel, commençaient à nous endommager. Ne voulant pas nous laisser dégréer en détail et voyant l'impossibilité d'éviter un engagement, je fis le signal, à 11 h. 1/4, de former une ligne de bataille tribord amures, comme suit : *le Duguay-Trouin*, *le Formidable*, *le Mont-Blanc* et *le Scipion*. Nous étions alors par 46° de latitude et 8°50' de longitude. Le mauvais état de la division et particulièrement du *Formidable*, qui n'avait plus que 60 canons et dont une partie de l'équipage était employée aux pompes, m'avait fait essayer jusqu'alors d'éviter un engagement avec la division ennemie composée de 4 vaisseaux, dont 2 de 80, et 4 frégates du premier rang.

Les vaisseaux ennemis ne tardèrent pas à faire feu sur *le Scipion* et *le Mont-Blanc* et successivement sur *le Formidable*, tandis que les frégates nous canonnaient de l'arrière. Le combat s'engagea chaudement, mais voyant l'ennemi se diriger plus particulièrement sur les deux vaisseaux de l'arrière (fig. n° 2), je fis à 11 h. 3/4, le signal à la division de virer vent devant par la contre-marche. Ce mouvement s'exécuta parfaitement quoique sous le feu de l'ennemi dont, à contre-bord, nous passâmes à demi-portée de fusil (fig. n°s 3 et 4). Mon intention était de couper le quatrième vaisseau de l'ennemi qui était arriéré ; mais, *le Duguay-Trouin*, qui reçut des avaries, ne put tenir assez le vent et il nous passa de l'avant. Nous nous trouvâmes sur ce bord entre les vaisseaux au vent et les frégates sous le vent à très petite distance (fig. n° 4). Dès que nous eûmes dépassé l'ennemi, je voulus revirer pour porter sur lui tandis qu'il virait lui-même, et tâcher d'empêcher la jonction du quatrième vaisseau (fig. n° 5), mais le grand mât de hune du *Scipion*, qui était prêt à tomber, et le petit mât de hune du *Formidable*, qui avait reçu deux boulets, contrarièrent ce projet, et je diminuai de voiles pour ne pas laisser arriérer *le Scipion* et pour serrer la ligne. L'ennemi étant reviré, porta sur nous (fig. n° 6). Le combat se rengagea avec une nouvelle ardeur (fig. n° 7). J'ordonnai au *Duguay-Trouin*, qui se trouvait un peu au vent, de prendre poste de l'arrière du *Formidable*. Nous combattîmes pendant longtemps, ayant les frégates ennemies d'un bord et les vaisseaux de l'autre (fig. n° 8); il était alors

3 heures. *Le Scipion* avait perdu son grand mât de hune et, dans ce moment, je fus blessé fortement au côté par des éclats. *Le Duguay-Trouin* tomba sous le vent. Le combat continua toujours avec la même force jusqu'à 3 h. 1/2, mais nos vaisseaux étaient cruellement maltraités et leurs mâtures très avariées; les trois vaisseaux de l'arrière furent forcés de plier (fig. n° 9). C'est dans ce moment que je reçus une balle dans la jambe gauche et qu'on me porta au poste. La presque totalité des hommes des gaillards du *Formidable* étaient tués ou blessés; les batteries à moitié désarmées; un demi-pied d'eau dans la batterie basse provenant des pompes à chapelet et huit pieds d'eau dans la cale; la mâture n'était plus tenue par son gréement, et près de 200 hommes étaient déjà hors de combat. La division continua de combattre. Pendant que l'on me pansait, le sieur Cachard, aspirant, vint de la part du capitaine Letellier prendre mes ordres; je lui fis dire de continuer le combat à outrance et que je m'en rapportais à lui pour l'honneur du pavillon. Quelque temps après, M. Silhouette, lieutenant de vaisseau, vint me dire de la part du capitaine, que le vaisseau ne pouvait plus gouverner; que plusieurs boulets avaient frappé le gouvernail et qu'un boulet était placé entre lui et l'étambot de manière que la barre ne pouvait plus le remuer; que nous étions d'ailleurs entourés par trois vaisseaux. Je lui dis que mon intention était de combattre tant que la mâture serait haute. Peu de temps après, on m'apprend que le vaisseau est amené; je donne ordre à l'aspirant Cachard, de dire au capitaine de faire rehisser le pavillon, et sur la nouvelle que le dit capitaine est tué, je charge le lieutenant de vaisseau Johannenc, sur sa responsabilité, de recommencer le feu, et je me fais habiller pour que l'on me porte sur le pont, lorsque le capitaine lui-même vint me rendre compte qu'il avait plus de 200 hommes tués ou blessés, que le vaisseau ne gouvernant plus recevait le feu de 3 vaisseaux auxquels (fig. n° 10) il ne pouvait riposter que quelques coups de canon; que d'ailleurs les batteries étaient désertées, qu'il y avait neuf pieds d'eau dans la cale, que sa mâture allait tomber et que toutes les vergues étaient coupées; que c'était par ces raisons et sur ce qu'on lui avait dit que je m'en rapportais à lui pour l'honneur du pavillon, qu'il s'était vu forcer d'amener pour ne pas laisser couler le vaisseau. Presque dans le même moment, le grand mât tomba (il était alors 4 heures) et peu de temps après le mât de perroquet de fougue et la vergue sèche. Un canot ennemi vint amariner le vaisseau qui menaçait de couler et qui était dans le plus malheureux état. *Le Scipion* amena en même temps; il avait perdu son mât d'artimon et ses mâts de hune, et avait neuf pieds d'eau dans la cale. *Le Mont-Blanc* et *le Duguay-Trouin* ont amené un quart d'heure après; le premier avait huit pieds d'eau dans la cale et était tout dégréé; le second avait perdu toute sa mâture. Le restant des mâtures de tous les vaisseaux tomba dans la nuit; deux vaisseaux seulement conservèrent leur mât de misaine sans vergue, ainsi que le mât d'artimon dans le même état. Les trois vaisseaux, *le Formidable*, *le Mont-Blanc* et *le Scipion* étaient menacés

d'une perte certaine et auraient infailliblement coulés s'il eût fait le moindre mauvais temps; mais depuis le jour du combat jusqu'à notre arrivée à Plymouth, il a fait constamment le plus beau temps possible.

Après avoir retracé les malheureux résultats de cette journée, le devoir le plus cher qui me reste à remplir, Monseigneur, est de rendre compte à Votre Excellence, que je n'ai que des éloges à donner à la conduite méritante de chaque capitaine, à la bravoure des états-majors et équipages, mais malheureusement je n'ai pas à me louer de l'adresse de nos canonniers. La maladie et les deux premiers combats nous avaient enlevé les meilleurs, et la maladresse de ceux qui nous restaient a été en grande partie cause de notre dernière infortune, quoique d'ailleurs la force de l'ennemi fût très supérieure à celle de la division, dont tous les mâts étaient jumelés par suite des premiers combats.

La division française était composée du *Formidable*, n'ayant alors que 60 canons; *le Mont-Blanc*, *le Scipion* et *le Duguay-Trouin*, chacun de 74 canons ; en tout 280 bouches à feu.

La division anglaise était composée du *Cæsar*, de 80, du *Namur*, de 80, du *Hero*, de 74, du *Courageux*, de 74; des frégates, *la Révolutionnaire*, portant 48 caronades de 32; *la Santa-Margarita*, 44 canons de 18, *le Phœnix*, 44 de 18, et *l'Æolus*, 40 de 18; en tout 484 bouches à feu.

La marine a perdu, dans cette dernière affaire, un brave capitaine dans le commandant Touffet, du *Duguay-Trouin*; son second, le capitaine de frégate Boisnard, l'a remplacé dignement et a reçu une blessure grave par une balle dans le genou. Le capitaine Berrenger, du *Scipion*, a été blessé. La liste exacte des officiers tués ou blessés n'a pu encore me parvenir. A bord du *Formidable*, le capitaine de frégate Donnadieu et une grande partie ont été blessés, ainsi que tous les officiers et aspirants attachés à ma majorité; l'aspirant Murat a eu le bras emporté et est mort après l'opération. *Le Formidable* a eu 200 et quelques hommes hors de combat; *le Scipion*, 200 hommes; *le Mont-Blanc*, 160, et *le Duguay-Trouin*, 150.

DUMANOIR LE PELLEY.

Le contre-amiral Dumanoir le Pelley à S. Ex. le Ministre de la Marine et des Colonies (1).

Granville, le 10 décembre 1809.

Monseigneur,

J'ai l'honneur de faire passer à Votre Excellence quelques nouvelles explications sur les journées des 11, 12 et 13 brumaire an XIV, avec prière de vouloir bien les envoyer au Conseil d'Enquête, lorsqu'il plaira à Sa Majesté l'Empereur et Roi d'ordonner qu'il connaisse de ma conduite dans cette dernière affaire.

(1) *Archives de la Marine*, BB 4, 236. Copie.

Agréez, je vous prie, Monseigneur, l'hommage du profond respect avec lequel je suis, de Votre Excellence, le très humble et obéissant serviteur.

Signé : DUMANOIR LE PELLEY.

Le 11 brumaire an XIV, par la latitude de Finistère, la division sous mes ordres fut observée par deux frégates qui ne répondirent pas à mes signaux. A midi 1/2, j'eus connaissance d'une autre frégate de l'avant qui portait sur moi, et que je fis chasser inutilement. Elle fit des signaux de reconnaissance aux deux autres frégates et, après m'avoir croisé à deux lieues de distance, elle força de voiles au S.-O.. Je ne pus pas douter alors de la présence d'une escadre ennemie dans ces parages, et l'état critique de mes vaisseaux me mettait dans la nécessité de l'éviter. Je dus donc chercher tous les moyens de lui dérober ma route.

A la fin du jour, les deux premières frégates, dans ma hanche de babord, continuaient à m'observer ; la 3e courait sous toutes voiles dans le S.-O., en tirant de temps en temps des volées entières.

C'est donc dans cette aire de vent que je dus supposer l'ennemi et présumer que, dès qu'il serait instruit par ses éclaireurs, il ne manquerait pas de me poursuivre dans la direction que j'avais tenue tout le jour, qui était l'E.-N.-E..

Je prévins les capitaines que je ne ferais point de signaux pendant la nuit, leur recommandant de cacher leurs feux, de m'observer de très près et d'imiter ma manœuvre.

Dès que la nuit fut faite, je portai sous toutes voiles au S.-E., où je n'avais eu connaissance d'aucune voile. Cette route me faisait dans la nuit dépasser de beaucoup les parages de la croisière ennemie, les vents paraissaient devoir passer au S.-O. et au Sud, et, dans le cas très probable où l'ennemi m'eût poursuivi plus au Nord, je me trouvais le lendemain au vent à lui ; elle me donnait encore l'avantage de me rapprocher de la côte d'Espagne et de trouver à tout événement un abri pour le vaisseau *le Formidable* qui, au moindre mauvais temps, menaçait de couler. Le temps couvert et l'horizon très court favorisaient ma manœuvre : mais, à 9 h. 1/2, le ciel s'éclaircit, et j'aperçus une escadre ennemie dans le S.-O. très près de moi. Je portai aussitôt au N.-E. en forçant de voiles et je fus chassé par l'ennemi ; ma division était très bien ralliée, imitant ma manœuvre. Je fis jeter à la mer tout ce qui pouvait retarder la marche du vaisseau. L'ennemi, dans mes eaux, me chassait en tirant des coups de canon et brûlant des amorces ; il me gagnait peu, mais m'observait d'assez près pour m'empêcher de changer de route.

Le lendemain matin, gros frais de vent de S.-O. avec pluie ; le temps couvert et brumeux cachait l'ennemi et me donnait l'espoir de lui échapper ; mais il s'éclaircit et j'eus connaissance de huit voiles de l'arrière, dont quatre au moins des vaisseaux. Rien ne fut négligé pendant la journée du 12, pour accélérer la marche de ma division poursuivie par l'ennemi ; mon espoir était dans un changement de temps, malheureusement il

devint beau de plus en plus et le vent mollissant de plus en plus, l'ennemi gagnait sensiblement. La nuit fut superbe; nous distinguions facilement tous les vaisseaux ennemis qui, continuant d'avoir de l'avantage sur nous, ne nous laissaient aucun moyen de faire fausse route pour l'éviter.

Dès le soir, j'avais ordonné à la division de se tenir prête à combattre et aux deux meilleurs marcheurs de se laisser culer pour éloigner les frégates dans le cas qu'elles nous joignissent dans la nuit.

Le 13, dès la pointe du jour, l'ennemi était à trois portées de canon de la division : je n'aperçus d'abord que sept voiles, dont trois vaisseaux. Je m'empressai de héler au *Mont-Blanc*, qui était près de moi, de se tenir prêt à virer : que n'apercevant que sept voiles, dont trois vaisseaux, j'allais les combattre et que j'espérais que la journée serait glorieuse pour nous. Il me répondit qu'il en voyait huit, dont quatre vaisseaux. Je ne tardai pas à voir le dernier : il était de l'arrière d'un autre vaisseau qui me le cachait. Je n'en formai pas moins le projet de virer de bord pour aller attaquer l'ennemi, tandis qu'il n'était pas très bien rallié, et je donnai ordre à la division de former promptement une ligne d'échiquier babord, les amures à tribord ; j'étais alors un peu au vent, portant au N.-E. avec des vents faibles d'E.-S.-E. et, virant de bord tous à la fois, je me trouvais de suite en ligne de bataille et maître de diriger l'attaque. J'en fis le signal ; mais au moment de l'exécution, les vents culèrent au S.-S.-E. et me firent perdre l'avantage du vent. Je continuai alors à courir tribord amures sous toutes voiles, en recommandant au *Duguay-Trouin* et au *Mont-Blanc* de se laisser culer pour arrêter deux fortes frégates, qui, avec une marche supérieure, s'approchaient de nous, et, venant en travers, nous lâchaient des bordées auxquelles les vaisseaux ripostaient de leurs canons de retraite.

Au jour, le signal avait était fait de commencer le combat dès que l'ennemi serait à portée. Le changement de vent de l'E.-S.-E. au S.-S.-E., en me faisant perdre l'avantage du vent, dut d'autant plus arrêter mon projet de virer de bord que, si je l'eusse exécuté, les bâtiments ennemis avancés en eussent sans doute fait autant et, se repliant sur le gros de leur escadre, m'eussent empêcher de les couper.

J'aurais alors perdu l'espérance qui me restait encore d'éviter le combat, car les vents variant tout à coup du S.-S.-E. au S.-S.-O. l'ennemi cessa de me gagner, et l'horizon chargé dans le S.-O. faisait croire à un changement de temps qui ne pouvait que m'être favorable. L'état d'ailleurs de mon vaisseau et de toute la division me faisait une loi d'éviter, autant que possible, tout engagement, surtout avec des forces si supérieures.

Le *Formidable*, depuis l'affaire de Trafalgar, faisait constamment 6 et 7 pieds d'eau à l'heure ; dans le mauvais temps il en a fait jusqu'à 8. Il était ceintré par la poulaine et les écubiers; toute la guibre était ébranlée; l'étoupe de la rablure d'étrave était presque entièrement dehors et l'on n'attendait qu'un moment favorable pour lui couler la civadière qui avait été lardée à cet effet. Sa position était si désespérée que, depuis le der-

nier combat, tous les soirs lorsque le vent était un peu fort, la division avait ordre (par signal) de l'observer de près pendant la nuit, et de tenir les embarcations parées pour sauver l'équipage dans le cas qu'on fût obligé de l'abandonner. Les hommes constamment employés aux pompes étaient fatigués et sur les dents. Le vaisseau n'avait plus que 60 canons, ceux des gaillards ayant été jetés à la mer, et en ayant un hors de service dans chaque batterie ; des affûts et un gréement en mauvais état ; la mâture jumelée ; de plus, les pompes à chapelet étant forcément obligées de jouer pendant le combat, outre le monde qu'elles occupaient, donnaient beaucoup d'eau dans la batterie et gênaient le service des canons.

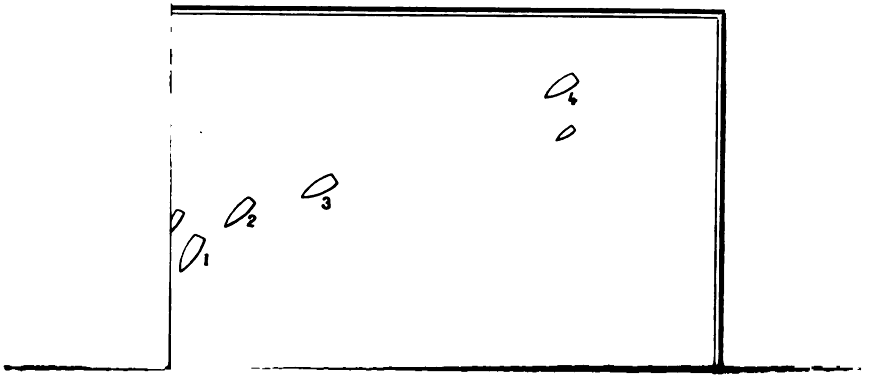
Chacun des autres vaisseaux, sous le rapport de la mâture et du gréement, était à peu près dans le même état. *Le Mont-Blanc* faisait aussi de l'eau et était obligé d'avoir du monde aux pompes ; les meilleurs matelots et canonniers tués et blessés dans les deux derniers combats ou laissés aux hôpitaux ; enfin, le découragement des équipages après deux affaires malheureuses.

Voici les motifs qui me firent saisir la lueur d'espérance de changement de temps et m'empêchèrent de virer de bord, voyant surtout que l'ennemi ne me gagnait plus et espérant avec les canons de retraite nous débarrasser des frégates qui nous canonnaient (fig. n° 1) ; mais le vent resté le même ayant faibli, les vaisseaux reprirent leur avantage de marche, et les voyant approcher, je fis à 11 h. 1/4 le signal de former une ligne de bataille tribord amures comme suit : *le Duguay-Trouin, le Formidable, le Mont-Blanc* et *le Scipion*. C'est dans ce moment que l'aigle du vaisseau fut placée en avant du grand mât, et confiée à la garde d'un membre de la Légion d'Honneur ; j'encourageai l'équipage réuni sur le gaillard d'arrière à la défendre avec courage, et à se conduire en Français qui combattent bravement pour l'honneur du pavillon.

Dès que la ligne fut formée, les vaisseaux ennemis ne tardèrent pas à faire feu sur *le Scipion, le Mont-Blanc* et successivement *le Formidable*, tandis que les frégates nous canonnaient de l'arrière. M'apercevant que l'ennemi se dirigeait particulièrement sur les deux vaisseaux de la queue, je fis signal à la division de virer de bord vent devant par la contre-marche, et, *le Duguay-Trouin*, tardant à virer par sa lenteur, laissa *le Scipion* exposé au feu de l'ennemi. Je lui ordonnai à la voix de virer de bord promptement, ce qu'il exécuta, et il fut suivi des autres vaisseaux. Ce mouvement de contre-marche se fit avec beaucoup de célérité, sous le feu de l'ennemi, dont nous passâmes à contre-bord à demi-portée de fusil (fig. 3 et 4).

Mon intention était de couper le 4ᵉ vaisseau qui était arriéré ; mais *le Duguay-Trouin*, qui reçut des avaries, ne put tenir assez le vent, et il nous passa de l'avant. Nous nous trouvâmes sur ce bord entre les vaisseaux au vent et les frégates sous le vent à très petite distance (fig. n° 4). Dès que nous eûmes dépassé l'ennemi, je voulus revirer pour porter sur l'ennemi,

de latitude et 8°50′ de longitude.



dé
ra
l'I

tandis qu'il virait lui-même, et tâcher d'empêcher la jonction du 4ᵉ vaisseau (fig. n° 5); mais le grand mât de hune du *Scipion* qui était prêt à tomber, et le petit mât de hune du *Formidable* qui avait reçu deux boulets contrarièrent ce projet et je diminuai de voiles pour ne pas laisser arriérer *le Scipion* et pour serrer la ligne.

L'ennemi étant reviré porta sur moi (fig. n° 6); le combat se rengagea avec une nouvelle ardeur; j'ordonnai au *Duguay-Trouin*, qui se trouvait par mon travers au vent et masquait nos batteries, de prendre poste derrière *le Formidable*. Nous combattimes pendant longtemps ayant les vaisseaux ennemis d'un bord et les frégates de l'autre (fig. n° 8). Il était alors à peu près 3 heures. *Le Scipion* avait perdu son grand mât de hune et, dans ce moment, je fus blessé fortement au côté par des éclats. *Le Duguay-Trouin* tomba sous le vent ; le combat continua avec même force jusqu'à 3 h. 1/2 ; nos vaisseaux étaient cruellement maltraités et leurs mâtures très avariées ; les 3 vaisseaux de l'arrière furent obligés de plier (fig. n° 9). C'est dans ce moment que je reçus une balle dans la jambe gauche et tombai de la dunette sur le gaillard et de là je fus porté au poste. La presque totalité des hommes des gaillards du *Formidable* étaient tués ou blessés, les batteries à moitié désarmées ; deux de mes adjudants étaient au poste depuis le commencement du combat, et le troisième y fut porté en même temps que moi. Nous avions un pied et demi d'eau dans la batterie basse, provenant des pompes à chapelets et huit pieds d'eau dans la cale ; la mâture n'était plus tenue par son gréement et près de 200 hommes étaient déjà hors de combat ; la division continua de combattre. Pendant qu'on me pansait, le sieur Cachard, aspirant, vint de la part du capitaine Le Tellier, prendre mes ordres. Je lui fis dire de continuer le combat à outrance, et que je m'en rapportais à lui pour l'honneur du pavillon. Quelque temps après, M. Silhouette, lieutenant, vint me dire de la part du capitaine que le vaisseau ne pouvait plus gouverner; que plusieurs boulets avaient frappé le gouvernail et qu'il y en avait un placé entre lui et l'étambot, de manière que la barre ne pouvait plus le faire agir; que nous étions d'ailleurs entourés par 3 vaisseaux. Je lui dis que mon intention était de combattre tant que la mâture serait haute. Peu de temps après, on m'apprend que le vaisseau était amené. Je donnai ordre à l'aspirant Cachard de dire au capitaine de faire rehisser le pavillon et, sur la nouvelle que le dit capitaine est tué, je charge le lieutenant Johannenc, sur sa responsabilité, de recommencer le feu, et je me fais habiller pour que l'on me porte sur le pont, lorsque le capitaine lui-même vint me rendre compte qu'il avait plus de 200 hommes tués ou blessés, que le vaisseau ne gouvernant plus, recevait le feu de 3 vaisseaux auxquels il ne pouvait riposter que par quelques coups de canon, que d'ailleurs les batteries étaient désertées et que toutes les vergues étaient coupées ; que c'était par ces raisons, et sur ce qu'on lui avait dit que je m'en rapportais à lui pour l'honneur du pavillon qu'il s'était vu forcé d'amener pour ne pas laisser

couler le vaisseau. Ces raisons me parurent d'autant meilleures que, dans le même moment, le grand mât tomba (il était alors près de 4 heures). Il fut suivi par le mât de perroquet de fougue et la vergue sèche. Un canot vint amariner le vaisseau qui menaçait de couler et qui était dans le plus malheureux état. *Le Scipion* amena en même temps ; il avait perdu son mât d'artimon et ses mâts de hune, et avait 9 pieds d'eau dans la cale. *Le Mont-Blanc* et *le Duguay-Trouin* ont amené un quart d'heure après ; le premier avait 8 pieds d'eau dans la cale et était tout dégréé ; le second avait perdu toute sa mâture. Le restant des mâtures de tous les vaisseaux tomba dans la nuit ; deux seulement conservèrent leur mât de misaine sans vergues, ainsi que le mât d'artimon dans le même état.

Trois vaisseaux *le Formidable*, *le Mont-Blanc* et *le Scipion* étaient menacés d'une perte certaine et auraient infailliblement coulé s'il eût fait le moindre mauvais temps ; mais depuis le jour du combat jusqu'à notre arrivée à Plymouth, il a constamment fait le plus beau temps possible.

C'est dans cet état de délabrement que la division s'est rendue ; la résistance a été belle et telle qu'on pouvait l'attendre de braves gens résolus à soutenir l'honneur du nom français. L'ennemi n'a pu nous refuser des éloges et l'amiral Strachan ne s'exprime dans son rapport que par ces mots : « *The french squadron fought to admiration* » (la division française a combattu à l'admiration). Il ne connaissait pas cependant notre position avant le combat ; il ne croyait pas avoir engagé avec des vaisseaux qui étaient à leur troisième combat ; il nous prenait pour la division de Rochefort, commandée par le contre-amiral Allemand.

Si je n'ai que des éloges à donner aux capitaines, états-majors, équipages, il est cruel pour moi d'avoir autant à me plaindre de la maladresse des canonniers, puisqu'après 4 heures de combat en retraite et le même temps par le travers à portée et demi-portée de fusil, les ennemis sont restés sans aucune avarie majeure apparente. Plus d'adresse de leur part eût pu balancer les chances du combat quelque supérieurs qu'ils fussent, puisque ma division composée de 4 vaisseaux, dont un, *le Formidable*, réduit à 60 canons, n'avait que 282 bouches à feu, tandis que la division anglaise composée de 4 vaisseaux, dont 2 de 80, et de 4 frégates du premier rang en avait 484, selon l'état que j'ai envoyé à Son Ex. le Ministre de la Marine.

Le chagrin bien vif que j'éprouverai constamment de la perte de ces 4 vaisseaux ne pourra être adouci que lorsque le Conseil d'Enquête aura reconnu que ma conduite a été celle d'un homme d'honneur et d'un officier général qui a fait tout ce qu'il était possible pour la défense de la division qu'il commandait et pour l'honneur des armes de Sa Majesté l'Empereur et Roi.

L'intime conviction d'avoir fait mon devoir me fait attendre avec confiance la décision des personnes éclairées que j'ai le bonheur d'avoir pour juges.

Le contre-amiral DUMANOIR LE PELLEY.

LE DUGUAY-TROUIN

Rapport de M. C.-C. Rigodit, enseigne de vaisseau, embarqué sur le vaisseau le Duguay-Trouin (1).

Brest, le 10 décembre 1809.

Monseigneur,

Après les événements dont j'ai eu l'honneur de rendre compte à Votre Excellence dans mon premier rapport (2), la division, sous les ordres de M. le contre-amiral Dumanoir fit route pour l'île de Ré, signalée comme point de ralliement en cas de séparation; mais le sort, qui nous avait déjà si cruellement traités, nous réservait à des épreuves de toute nature.

En effet, le 30 vendémiaire an XIV et jours suivants, les vents ayant halé le O.-S.-O. et l'Ouest, la division fut obligée, par une mer affreuse et un vent des plus impétueux, de forcer de voiles pour ne pas se laisser affaler sous la terre et éviter le danger auquel nous exposait la tempête, celui de nous y perdre corps et biens. Or, nos vaisseaux déjà maltraités par un combat, n'étaient pas en mesure pour lutter contre ces deux éléments en fureur. *Le Formidable* signalait une si grande quantité d'eau que, si le vent eût conservé encore deux jours ce degré d'intensité sans changer de direction, on aurait probablement été forcé de l'évacuer; les vaisseaux *le Scipion* et *le Mont-Blanc* souffraient aussi; mais *le Duguay-Trouin* ayant cassé sa grande vergue dans un grain extrêmement violent et son étrave ayant cédé, le gréement mollit partout, et nous fûmes deux heures dans la crainte de perdre toute sa mâture. Que ne peut un équipage discipliné, instruit, dévoué comme celui du *Duguay-Trouin* qui, depuis 6 ans, était à bord! En 36 heures, la grande vergue fut en place aussi solide que jamais et le vaisseau commença son service de frégate.

Les vents ayant enfin passé au Sud, le 7 brumaire an XIV, nous doublâmes le cap Saint-Vincent et, le 11 au matin, nous eûmes connaissance de la terre dans l'E.-S.-E. à une assez grande distance. Les vents de N.-O. petit frais, nous ayant permis d'en approcher pour la reconnaître, nous aperçûmes 3 frégates.

Aussitôt *le Duguay-Trouin* eut ordre de chasser celle qui se trouvait le plus près, et elle ne tarda pas à mettre toutes voiles dehors, prenant chasse au Sud et tirant par intervalles des coups de canon. A 3 heures, par ordre du général, nous ralliâmes la division qui continua de courir vers l'Est et l'E.-N.-E. jusqu'à 5 h. 1/2; à cette heure, la nuit presque faite et nous estimant dans le N.-O. du Ferrol à 10 à 12 lieues, le général dirigea sa route au S.-E.. A 9 heures du soir, dans un éclairci, nous vîmes, à très petite distance de nous, huit grands bâtiments ayant chacun un feu;

(1) *Archives de la Marine*, BB[4], 236. Copie.

(2) Voir p. 162 et suiv.

aussitôt le général vint au Nord ou N.-N.-E. et les autres vaisseaux imitèrent sa manœuvre.

Les Anglais ayant eu connaissance de ce mouvement le suivirent, et malgré les grains et la pluie de toute la nuit dont nous tâchions de profiter, le 12 brumaire, vers 10 heures du matin, le temps s'étant levé, nous aperçûmes dans nos eaux six grands bâtiments, dont trois étaient des vaisseaux reconnus et les autres supposés frégates ou corvettes, les deux autres voiles avaient chassé en différentes directions et se trouvaient à vue le soir du 12. La nuit fut si belle et la lune si brillante qu'il nous fut impossible d'échapper à l'ennemi en faisant fausse route et dès lors le combat parut inévitable. Le 13 au matin, deux frégates ennemies commencèrent à inquiéter *le Scipion;* le général fit signal de virer de bord vent devant par la contre-marche et peu après annula ce signal. Vers 8 heures, il ordonna de former la ligne d'échiquier babord, les amures à tribord.

Cependant, la mauvaise marche du *Scipion* et du *Formidable* donnant à l'ennemi l'avantage de prendre son temps, le vaisseau de tête trouva inutile de nous engager isolément et diminua de voiles pour attendre deux vaisseaux qui le suivaient à quelque distance. Les frégates n'en continuèrent pas moins à harceler *le Scipion*, qui ne pouvait riposter que de ses canons de retraite, pendant que ces bâtiments courant des bordées dans sa poupe, l'incommodaient beaucoup ainsi que *le Mont-Blanc*.

A 10 heures, signal de tenir le vent tout à la fois. A 11 h. 1/2, les 3 vaisseaux ennemis ralliés, ayant forcé de voiles, nous engagèrent; peu après, le général ordonna de virer de bord par la contre-marche vent devant. L'ordre de bataille était formé ainsi qu'il suit : *le Duguay-Trouin, le Formidable, le Mont-Blanc* et *le Scipion*. Le premier, ayant effectué sa manœuvre avec promptitude et pris les amures à babord, passa à contre-bord de la ligne anglaise à portée de fusil ; *le Formidable*, probablement plus maltraité, fut beaucoup plus longtemps à faire son évolution et dut souffrir du feu de l'ennemi ; les vaisseaux suivants, exécutant cette manœuvre sous son canon, n'en furent pas moins incommodés. Nous ayant enfin dépassés, il revira et élongea notre ligne sur ce nouveau bord et au vent comme il l'avait fait sur l'autre. Vers 2 heures, le combat engagé partout chaudement. *le Scipion* perdit son grand mât de hune et tomba sous le vent ; alors le vaisseau qui le combattait l'abandonna aux deux frégates qui l'avaient canonné dès le matin, et rallia les autres vaisseaux engagés. Cet événement rendit la disproportion des forces énorme ; les vaisseaux *le Formidable* et *le Mont-Blanc* étaient combattus par *le Cæsar*, *le Courageux* et deux frégates qui avaient rejoint en dernier lieu en passant sous le vent du *Duguay-Trouin*, à contre-bord, à portée de pistolet, tandis qu'au vent il combattait *le Hero* et *le Namur* qui avaient aussi rallié et pris la tête de ligne ennemie.

Cependant personne ne se tenait pour vaincu, et si je juge l'esprit des équipages des autres vaisseaux par celui qui animait *le Duguay-Trouin*, l'espoir de terminer glorieusement cette journée restait encore et rendait

chacun capable de beaucoup faire pour y parvenir; tout notre feu se dirigeait sur *le Hero*, qui nous combattait vaillamment, et auquel nous avions déjà coupé son mât de perruche, son petit mât de perroquet, sa vergue de petit hunier et endommagé son mât de perroquet de fougue, dont il avait amené la voile sur le ton. Débarrassé de ce vaisseau, nous espérions avoir bon compte du *Namur*, qui n'avait pas montré beaucoup de vigueur, et si le succès avait couronné notre attente, rien n'était encore désespéré.

Néanmoins nos avaries étaient grandes; beaucoup de haubans et galhaubans, plusieurs étais et drailles de focs ou voiles d'étais avaient été coupés, mais la mâture était debout et aucune précaution n'était négligée pour l'y maintenir. Notre perte en hommes n'était pas moins considérable; le brave capitaine Touffet avait été tué dès le commencement de l'action et le second, M. Boisnard, grièvement blessé; MM. Lavenu, Cossé, Guillet et Tocqueville, qui avaient successivement commandé le vaisseau, avaient été mis hors de combat et je me voyais arrivé à l'honneur aussi grand qu'inespéré de conduire au feu les hommes les plus dévoués, lorsque M. Guillet, qui avait la joue percée d'une balle, vint me le ravir. La moitié de nos canons de 18 et des gaillards étaient démontés ou désarmés par la mort de ceux qui y étaient employés; notre seule batterie de 36 avait peu souffert et promettait dans le cas le plus désespéré une longue résistance.

Telle était la situation du *Duguay-Trouin* vers 3 h. 1/2. quand *le Formidable* amena son pavillon et, peu de temps après, *le Scipion* le sien.

Il ne restait pas d'espoir; en conséquence, *le Duguay-Trouin* et *le Mont-Blanc* voulurent faire de la voile et abandonner un champ de bataille qu'ils ne pouvaient plus défendre, mais nos voiles criblées n'offraient plus que les ralingues, et il fallut se déterminer à un dernier effort contre un ennemi dont la supériorité de force ne pouvait plus s'apprécier.

Vers 4 heures, *le Mont-Blanc* succomba et laissa *le Duguay-Trouin* entouré d'ennemis. Déjà combattu au vent par *le Hero* et *le Namur*, ce vaisseau eut bientôt à se défendre contre *le Cæsar* qui marquait sa manœuvre pour lui passer à poupe et le canonner par dessous le vent. M. Guillet m'ordonna alors de faire évacuer la batterie de 18 et les gaillards pour armer la batterie de 36 à tribord. En un instant cet ordre fut exécuté et notre feu commença sur *le Cæsar* aussitôt qu'on le put découvrir.

Une résistance si longue irrita les Anglais qui nous criaient d'amener, et bientôt ils nous serrèrent de si près, que nous craignions d'être abordés au vent et sous le vent à la fois; cependant, M. Guillet se préparait à les repousser quand notre grand mât et notre mât d'artimon coupés à dix pieds au-dessus du pont tombèrent et masquèrent notre batterie à tribord.

Le feu qui prit alors dans les grands porte-haubans demandait un prompt secours; il ne nous restait plus pour voiles que des lambeaux du petit hunier et de la misaine; il fallut enfin vers 4 heures et demie se rendre.

Tel est, Monseigneur, le récit des événements dont vous m'avez demandé compte; ma mémoire qui en a gardé un souvenir très net, me fait croire qu'il est exempt d'erreurs et qu'il cadrera avec celui des officiers de cette division qu'on consultera sur le même objet. Je suis entré dans des détails plus particuliers sur *le Duguay-Trouin*, parce que seul de l'état-major de ce vaisseau en France, j'ai cru que Votre Excellence ne pouvait les tenir que de moi et que d'ailleurs je pense qu'ils sont de nature à mériter à tous ceux qui ont combattu sur ce vaisseau, la bienveillance de Sa Majesté.

J'ai l'honneur d'être, avec le plus profond respect, Monseigneur, de Votre Excellence, le très humble et très obéissant serviteur.

C.-C. Rigodit.
Enseigne de vaisseau.

LE FORMIDABLE

Procès-verbal de la reddition du vaisseau de S. M. le Formidable (1).

J'ai l'honneur de rendre compte à Votre Excellence des faits qui ont occasionné la reddition du vaisseau *le Formidable*. Au moment où le général fut blessé et transporté au poste, à 2 h. 1/2, j'examinai bien scrupuleusement la situation de mon vaisseau : son gréement était presque entièrement haché, ses voiles criblées, le petit mât de hune prêt à tomber, la vergue de misaine peu après fut coupée. Mon vaisseau ne suivait alors qu'avec beaucoup de peine les mouvements que pouvait alors lui donner son gouvernail. J'avais un vaisseau par mon travers et un en hanche qui me battaient avec avantage; le vaisseau *le Duguay-Trouin* était par ma hanche de tribord; sous le vent à lui et dans la même position, *le Mont-Blanc* courant largue et, de l'arrière de ce dernier, *le Scipion* démâté de son grand mât de hune et tout démâté. Dans cette circonstance difficile, j'encourageais dans mes batteries à mieux tirer, mais malheureusement mon artillerie était mal servie; les ennemis avaient leurs mâts hauts; je m'étais aperçu dès l'action du mauvais pointage de mes canonniers; je l'avais fait apercevoir au général, et je n'avais rien négligé pour y obvier, mais malheureusement une des causes qui l'occasionnait était sans remède; j'avais été obligé de faire cesser avant l'action les pompes à bringueballe et faire jouer celles à chapelet qui, malgré toutes les précautions prises, gênèrent le service des pièces et je m'aperçus que mon feu se ralentissait bien sensiblement.

A 3 heures, et une demie heure après que le général fut blessé, le chef de timonerie me rendit compte que la barre du gouvernail était enga-

---

(1) *Archives de la Marine*, B B4, 236 (copie). Adressé par le capitaine de vaisseau Le Tellier à S. Ex. le Ministre de la Marine et des Colonies.

gée et que le vaisseau ne gouvernait plus. Je lui donnai de suite l'ordre de descendre avec ses timoniers et de gouverner à la barre franche. Il remonta peu de temps après me dire que l'effort de la barre ne pouvait pas faire jouer le gouvernail; que plusieurs boulets l'avaient frappé et qu'il s'en trouvait un entre l'étambot et le gouvernail, placé de manière à ce que la barre ne puisse le faire jouer. Le grand mât était traversé de plusieurs boulets et menaçait de tomber. L'ennemi, dans mon état de délabrement, me combattait d'une manière bien avantageuse. Je donnai l'ordre à M. Cachard, aspirant de la marine, d'aller rendre compte de ma part au général de la situation de mon vaisseau et notamment du gouvernail. Peu après, en montant sur la dunette, je fus culbuté par des éclats. Revenu presque aussitôt de mon étourdissement, je fus m'assurer dans la galerie de la position des vaisseaux qui me combattaient. M. Silhouette, lieutenant de vaisseau, officier de manœuvre, qui me suivit, eut peu de temps après que j'eus observé la position desdits vaisseaux, le même ordre, après quoi je fis demander le capitaine de frégate pour aviser ensemble quels moyens à apporter dans la situation où je me trouvais. Le lieutenant de vaisseau M. Johannenc, membre de la Légion d'honneur, qui, en l'absence du capitaine de frégate Donnadieu, blessé, avait pris le commandement du gaillard d'avant, s'étant rendu à mes ordres, je le questionnai sur l'état où il avait laissé sa batterie quand il avait monté; il me répondit qu'il l'avait laissée avec beaucoup d'eau dedans, cinq pièces de canon démontées et qu'à cette époque, le maître calfat lui avait rendu compte qu'il y avait beaucoup d'eau dans la cale; sur le restant des pièces allant encore, beaucoup de monde tué ou blessé; qu'il n'avait trouvé sur le gaillard d'avant, en allant en prendre le commandement, qu'un aspirant (M. Dallen) et deux maîtres de manœuvre, Lhermitte et Lhéritier, membre de la Légion d'honneur. Je donnai l'ordre à M. Johannenc d'aller visiter de nouveau l'état de la batterie de 36. Dans ces entrefaites, j'avais fait demander l'officier commandant celle de 24. M. Drouet, enseigne de vaisseau, le plus à portée par son poste de l'escalier, ayant monté, je le questionnai; il me répondit qu'il avait dans sa section cinq pièces de désarmées et s'en retourna à son poste. La partie de l'avant était dans le même cas. Je me trouvais alors sur le gaillard d'arrière, seul avec le maître d'équipage, le capitaine d'armes et les officiers mariniers de manœuvre Lhermitte, Lhéritier et Gaziez. J'avais envoyé peu de temps avant dans les batteries le petit nombre d'hommes qui me restaient sur le gaillard d'arrière pour les réarmer. Je fis part aux nommés ci-dessus de mes intentions. Le lieutenant de vaisseau Johannenc ayant remonté de la batterie de 36, me dit qu'il manquait beaucoup de monde aux pièces et que malgré que les pompes à chapelet ne cessassent de jouer avec la même activité, le maître calfat venait de lui rendre compte qu'il y avait près de sept pieds d'eau dans la cale et qu'elle allait en augmentant. L'aspirant Cachard, envoyé près du général pour lui rendre compte de ma position et prendre ses ordres, me rapporta de sa

part que j'eusse à faire toute la défense possible pour l'honneur du pavillon.

Je puis assurer Votre Excellence que mon premier sentiment, comme je le manifestai devant le lieutenant de vaisseau Johannenc et ceux présents, fut de laisser couler le vaisseau; mais, sur les observations qui me furent faites par le maître d'équipage et le capitaine d'armes que le général était grièvement blessé, et j'avais tout lieu de le croire l'ayant reçu dans mes bras lorsqu'il voulut descendre de dessus la dunette: que d'ailleurs il ne m'était plus possible de tenir plus longtemps puisque je n'avais aucun moyen de défense; ayant réfléchi à ma position, je pensais également que nonobstant les hommes blessés dans le combat du 29, les malades fiévreux ou autres qui étaient dans la cale, ceux blessés depuis le commencement du combat, que j'estimais, d'après ce que j'avais vu sur mon gaillard et par les différents rapports qui m'avaient été faits, devoir monter à 200 ou 300 hommes; le grand mât allait tomber; abandonné au gré des vents, deux vaisseaux me canonnant à la portée de pistolet, l'un par ma hanche de tribord et l'autre par celle de babord, sans qu'il me fut possible de diriger sur eux que quelques coups de canon de ceux des plus de l'arrière, encore dans les abattées du vaisseau. Ne prenant avis que de la situation critique où je me trouvais et des considérations mentionnées ci dessus, fort de ma conscience, je donnai l'ordre de cesser le feu et d'amener le pavillon à 3 h. 20, vu que le mal allait toujours en augmentant sans aucun moyen d'y remédier. Quelques minutes après, M. Silhouette remonta et me dit que les intentions du général étaient que je tinsse encore. La latitude qui m'avait été donnée avant les ordres que j'avais donnés d'après la situation de mon vaisseau, l'impossibilité de me défendre et la quantité d'eau que j'avais dans la cale, me firent maintenir mon premier ordre.

Le feu de l'ennemi cessa pendant quelques minutes; je descendis alors voir le général. Sur le bruit qui se fit entendre à la grande écoutille que le feu était à bord, je remontai de suite et donnai des ordres en conséquence; il fut éteint. Deux ou trois coups de canon tirés du bord par mégarde me firent recevoir encore plusieurs volées de l'ennemi, qui me tuèrent ou blessèrent une vingtaine d'hommes. Le feu cessa; un canot anglais vint à bord à 3 h. 3/4. A ladite heure, le grand mât se cassa au ras du pont, et le mât de perroquet de fougue vint en bas.

Je ne crois pas étranger du procès-verbal que j'ai l'honneur d'adresser à Votre Excellence de lui mettre sous les yeux la situation de mon vaisseau avant le combat.

Il faisait trois pieds et demi d'eau dans le beau temps et fréquemment six quand il ventait, il en avait fait jusqu'à sept et demi: il était cintré par sa poulaine et par ses écubiers; toute sa guibre était ébranlée; l'étoupe de sa rablure d'entrave était presque entièrement dehors et je n'attendais que le moment favorable pour lui couler la civadière que j'avais fait larder à cet effet; j'avais de bien mauvais coups de canon en dessous de la

flottaison de l'avant. Les pompes à chapelet et à bringueballe n'avaient cessé de jouer ; l'équipage n'avait pas eu un moment de repos depuis la dernière affaire ; il y avait un canon de moins dans chaque batterie et sur le gaillard ; une caronade avait été également brisée dans le combat du 29 ; douze canons de 12 avaient été jetés à la mer pour soulager le vaisseau ; plusieurs affûts étaient maltraités et n'avaient pu être bien réparés. Votre Excellence trouvera ci-joint deux états : un des avaries du vaisseau reçues dans le combat de Cadix et l'autre de la situation de l'équipage au moment de la dernière affaire.

Par cet exposé, Votre Excellence sera convaincue que la force réelle du vaisseau *le Formidable* n'était plus la même ; que je n'avais que 64 canons et que mes meilleurs canonniers et matelots étaient morts ou blessés ou dans les hôpitaux lors du 13 brumaire.

Votre Excellence peut compter que tout ce que j'ai eu l'honneur de lui exposer est de la plus exacte vérité, en foi de quoi, moi, capitaine de vaisseau, officiers de l'état-major et des troupes passagères, aspirants et premiers maîtres, nous avons signé le présent procès-verbal pour servir où besoin sera.

Fait à Plymouth, le 23 brumaire an XIV et ont signé.

(Suivent les signatures).

Rapport du lieutenant de vaisseau Johannenc, commandant la Ire batterie à bord du vaisseau le Formidable (1).

A bord du vaisseau *le Formidable*, le 13 brumaire an XIV.

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous rendre compte que, dans l'engagement qui vient d'avoir lieu et qui a commencé d'abord avec quatre frégates à 9 heures du matin et successivement avec quatre vaisseaux à 11 h. 1/2 et qui a duré jusqu'à cinq heures du soir, les pompes de gaillard ont été interrompues à 11 h. 1/2, qu'on a commencé à pomper avec les pompes à chapelet, en commençant le feu dans la 1re batterie ; que ces pompes ont commencé par mettre dans ladite batterie de l'eau jusqu'à mi-jambe, au moins six pouces, et que ladite pompe n'a discontinué d'être en activité du bord opposé où l'on se battait pendant toute l'action, ce qui a beaucoup gêné le service de la batterie soit pour le pointage ou pour le maniement des canons et par conséquent ralenti son feu ordinaire ; qu'à 4 heures, lorsque j'ai été appelé pour remplacer le capitaine de frégate sur le gaillard d'avant, j'ai laissé la batterie avec quatre pièces de démontées soit de leurs affûts ou de leurs équipages tués et blessés en général, outre

(1) *Archives de la Marine*, BB4, 236 (copie). Rapport adressé au capitaine Le Tellier, commandant le vaisseau *le Formidable*.

une qui était condamnée du dernier combat; qu'à cette époque le maître calfat m'avait rendu compte qu'il y avait près de quatre pieds d'eau dans la cale; qu'il y avait dans le restant des pièces allant, des tués et blessés en quantité; qu'étant monté sur le gaillard prendre mon poste, je l'ai trouvé pour ainsi dire abandonné, n'y ayant que deux maîtres et un aspirant, MM. Dallen, Lhermite et Lhéritier; la vergue de misaine coupée, le petit mât de hune prêt à tomber, toutes les manœuvres courantes coupées ainsi que les bras et les cargues, les focs à moitié emportés; qu'à quatre heures et demie vous m'avez fait appeler pour me demander quelle était notre situation. Je vous ai fait le rapport ci-dessus. Vous m'avez ordonné d'aller prendre connaissance de ce qui se passait dans la 1re batterie; j'y ai descendu, j'y ai trouvé beaucoup de monde manquant aux pièces restantes qui avaient été tués et qui étaient sur place; le service des blessés abandonné ainsi que quelques pièces; je me suis fait rendre compte par le maître calfat de l'eau de la cale, malgré que la pompe à chapelet fut avec grande activité; il m'a dit y avoir six pieds d'eau en augmentant toujours. Je vous ai de suite rendu compte; vous étiez alors avec le premier maître et le capitaine d'armes et avez paru dans l'intention de laisser couler le vaisseau. L'on vous a observé le général blessé et l'équipage à sauver; vous avez alors envoyé consulter le général et, sur sa réponse, de faire pour l'honneur du pavillon, vous avez dit toujours devant le premier maître et le capitaine d'armes qu'il était temps pour sauver l'équipage de faire cesser le feu et d'amener le pavillon. Nous avions alors deux vaisseaux ennemis qui nous servaient à portée de pistolet.

J'ai l'honneur de vous saluer avec respect.

JOHANNENC.

LE MONT-BLANC

Procès-verbal du combat naval du 13 brumaire an XIV (1).

Aujourd'hui, 15 brumaire an XIV, nous, capitaine commandant le vaisseau *le Mont-Blanc*, officiers majors de garnison et passagers, officiers mariniers, sous-officiers et autres embarqués sur ledit vaisseau, certifions et attestons sincères et véritables les faits mentionnés ci-après :

Savoir :

Que dans la journée du 12 du courant, étant à peu près par les 44° 52' de latitude Nord et 9° 36' de longitude Ouest, le temps ayant été très pluvieux toute la nuit et très couvert le matin, les vents au S.-O. joli frais; vers les 9 heures, le temps s'étant éclairci et la pluie ayant cessé, nous avons aperçu 6 bâtiments au vent à nous, à environ cinq lieues de distance,

(1) *Archives de la Marine*, B B4, 237 (copie). Adressé le 19 juillet 1806 par le capitaine de vaisseau La Villesgris à S. Ex. le Ministre de la Marine et des Colonies.

lesquels au bout de quelque temps nous avons reconnu vaisseaux et frégates et jugé être ennemis. Le général a de suite dirigé l'escadre au N.-E.. Par cette manœuvre nous avons mis ces bâtiments dans nos eaux afin qu'ils eussent à parcourir la distance qui nous séparait s'ils voulaient nous joindre. A 11 heures, nous avons découvert deux autres bâtiments aussi de l'arrière à nous, dans la même position que les premiers et faisant la même route qu'eux, ce qui nous a convaincu que nous étions chassés par une division de huit bâtiments de guerre, sous toutes voiles possibles; le temps superbe, la mer de même et le vent ayant remonté au S.-S.-O. a donné l'avantage aux ennemis, dont deux nous approchaient sensiblement. L'escadre a toujours continué à courir au N.-E., les vaisseaux bons voiliers réglant leur marche sur *le Formidable*, le vent calmant et variant du S.-S.-E. au S.-O.. Au coucher du soleil, le général a fait signal au *Mont-Blanc* de lui passer en poupe, et lorsque nous avons été à portée de la voix, il nous a demandé ce que nous pensions des bâtiments qui nous chassaient. Nous avons été d'accord avec lui qu'il devait y avoir au moins 5 vaisseaux dans les 8 voiles à vue et que, vu le peu de chemin qu'ils nous avaient gagné dans douze heures, il était probable, si le vent continuait et fraîchissait au S.-O., comme il paraissait vouloir venir, que nous aurions le temps de voir nos côtes avant d'être obligés d'en venir à un combat. En conséquence, il nous dit qu'il ne ferait pas de fausse route pendant la nuit, mais qu'il gouvernerait à l'E.-N.-E. s'il était possible; que nous allions continuer en ordre de front bien serré, en cachant nos feux avec soin et qu'en cas où quelque bâtiment s'approchât trop près pendant la nuit, il comptait sur la bonne volonté du capitaine La Villesgris pour, avec *le Duguay-Trouin*, prêter de temps à autre le côté comme meilleurs marcheurs, pour ne pas ralentir la marche des deux autres vaisseaux. Le commandant l'a assuré qu'il ferait tout pour répondre à l'opinion favorable qu'il avait de lui. Nous avons reçu l'ordre de communiquer ce projet au *Scipion* et nous l'avons exécuté de suite. Le général a appelé *le Duguay-Trouin* à poupe, sans doute pour lui intimer aussi le même ordre, et à la nuit chaque vaisseau a réglé sa voilure pour maintenir l'ordre donné : *le Duguay-Trouin* à la droite du *Formidable*, *le Mont-Blanc* à la gauche, et *le Scipion* à celle du *Mont-Blanc*.

Le temps était très clair encore aidé par la lune et le vent très faible du S. au S.-S.-E.. Nous faisions très peu de chemin, *le Formidable* n'allant pas aussi vite avec du petit vent de largue que vent arrière, ce qui favorisait l'ennemi qui, couvert de voiles, approchait à vue d'œil; aussi le 13, au point du jour, avions-nous une frégate à trois portées de canon dans nos eaux, deux vaisseaux un peu plus loin derrière elle, un autre un peu sous le vent, ainsi que deux frégates; le général a ordonné de se préparer au combat (nous l'étions depuis la veille au soir). A 7 heures, la frégate la plus près de nous a tiré quelques coups de canon, encore hors de portée, et nous avons vu les autres voiles qui complètaient les huit, à toute vue sous le vent par la hanche de babord. Nous avions passé quatre canons

en retraite pour recevoir la frégate la plus à portée et à 7 h. 1/2, le général nous a parlé et nous a dit qu'il ne voyait encore que 2 vaisseaux et 4 frégates près de nous; que son intention était de virer de bord pour les combattre et que si nous avions l'avantage nous serions plus à même de combattre ceux qui venaient après. Nous l'avons assuré qu'il y avait 3 vaisseaux et 3 frégates, mais qu'il était toujours à propos de virer vent devant comme il le disait et d'attaquer avant que les forces ennemies fussent toutes ralliées.

L'escadre était toujours dans le même ordre : *le Duguay-Trouin* à la droite, *le Formidable*, *le Mont-Blanc* et *le Scipion* à la gauche; le général a maintenu cet ordre pour former la ligne de bataille et nous l'avons communiqué au *Scipion*. Un moment après, le signal de virer vent devant par la contre-marche a été fait, ensuite celui d'exécution; mais ce mouvement ayant été long à exécuter, cela a donné le temps à la frégate la plus avancée de nous joindre à deux tiers de portée et là, elle a commencé à tirer par bordées entières sur nous tous. Les vaisseaux ont riposté avec les canons de retraite, mais nos boulets ne portaient point à son bord, tandis que les siens nous dépassaient. Une autre frégate aussi à demi-portée a commencé le feu sur *le Scipion*, par sa hanche de babord: ses boulets passaient dans les voiles et l'incommodaient beaucoup, sans que ce vaisseau ni nous puissions lui riposter. Les 3 vaisseaux approchaient à grand train. Alors le général a cru devoir annuler le signal de virer de bord : il était 9 heures. L'ordre de marche en échiquier, tribord au vent, a été signalé et exécuté; ensuite l'ordre a été donné à tous les vaisseaux de répéter les signaux. Nous, nous battions en retraite sans nous apercevoir que nos boulets fissent aucun effet sur les deux frégates qui nous harcelaient avec un très grand avantage, lorsqu'à 11 heures, les vaisseaux ennemis étant à portée et commençant à tirer sur *le Scipion*, l'ordre a été donné de tenir le vent tout à la fois et la ligne a été formée très serrée.

A 11 h. 1/2, le vaisseau de tête était par le travers du *Scipion* et son feu se dirigeait partie sur nous et partie sur lui, pendant que le deuxième vaisseau battait notre serre-file par la hanche de tribord. Le capitaine Berrenger ripostait de son mieux, mais nous ne pouvions rien faire pour l'aider, nos batteries ne pouvaient découvrir l'ennemi qui nous criblait. Le commandant a hélé à bord du *Formidable* et dit au général que si nous ne revirions pas de bord, *le Scipion* allait être mis hors d'état de suivre, que bientôt *le Mont-Blanc* serait dans le même cas. Le général répondit qu'il était toujours dans l'intention de virer de bord et qu'il n'avait été retardé que dans l'espoir que l'ennemi aurait prolongé notre ligne et rendu l'action générale sur ce bord, mais que, d'après notre observation, il allait mettre le signal. En effet, celui de virer vent devant par la contremarche fut fait, accompagné de celui d'exécution.

A midi, le mouvement fut commencé par *le Duguay-Trouin*, qui donna vent devant en lâchant des bordées de tribord sur le devant du premier vaisseau ennemi qu'il a prolongé sous le vent à portée de pistolet. *Le For-*

midable, nous et *le Scipion* avons fait de même et le combat a été général et des plus déterminés. L'ennemi a bientôt imité notre manœuvre en virant sur le même bord que nous, et nous croyions que le général allait nous faire revirer de suite, mais, à 1 heure, il nous a dit au porte-voix qu'il ne pouvait pas encore exécuter ce mouvement, ses manœuvres étant toutes coupées, qu'il les réparait et nous avertirait quand il serait prêt. Pendant ce temps, nous combattions toujours à demi-portée et *le Scipion* étant très maltraité a laissé un peu arriver sous notre hanche de tribord, ce que voyant, le général nous a demandé pourquoi ce vaisseau ne tenait point son poste. Nous lui avons répondu qu'il nous paraissait très délabré et que sa mâture menaçait de tomber, et au même moment son mât de hune a cassé au ras du chouquet et ce vaisseau a été regardé dès lors comme nul pour la défense commune.

Les positions des combattants ayant obligé de courir au large babord amures, cela a donné le moyen au vaisseau ennemi qui était sous le vent de rallier et de passer sous l'avant de notre ligne, et, à 2 heures, il a commencé le feu à portée de pistolet, au vent du *Formidable*. Les 3 autres vaisseaux, après avoir écrasé *le Scipion* et l'avoir laissé en proie aux 3 frégates avec lesquelles il se défendait, quoique démâté de son mât d'artimon à la suite de son mât de hune, sont venus sur nous et leur proximité jointe à la fumée épaisse qu'occasionnait le combat a provoqué un engorgement entre *le Formidable*, *le Duguay-Trouin* et nous, lequel cependant n'a pas ralenti le feu de nos batteries, ayant mis tout sur le mât pour ne pas dépasser la hanche du *Duguay-Trouin* qui était un peu masqué par le général. Nous étions dans cette position à 2 heures, lorsque nous avons vu amener le pavillon du général sur *le Formidable*, et un quart d'heure après le vaisseau a cessé le feu. Le jugeant rendu aux ennemis, nous avons hélé au *Duguay-Trouin* qui laissait arriver de l'avant à nous, de tenir le vent; ce qu'il a fait de suite et nous avons continué à combattre les 4 vaisseaux ennemis, lesquels, nous voyant très délabrés dans notre mâture et voilure, nous prenaient par l'arrière et par le travers et ont achevé de nous cribler. *Le Scipion* ayant amené à 2 h. 3/4; *le Duguay-Trouin* paraissant aussi maltraité que nous; le rapport des batteries nous donnant 200 hommes hors de combat, plusieurs pièces démontées, d'autres totalement dégarnies de monde dans les deux ponts; nos mâts coupés en divers endroits, pas un bauban pour les tenir; toutes nos voiles hors de service, absolument dépourvues de bras, écoutes et boulines; obligés de courir largue pour tenir le vent dans les débris des voiles; le vaisseau menaçant de couler bas, ayant sept pieds d'eau dans la cale, la soute aux poudres ayant déjà plusieurs rangs de barils submergés, d'après le rapport du deuxième maître canonnier stationné dans cet endroit ; les maîtres calfat et charpentier ayant aussi rapporté qu'ils ne pouvaient suffire à boucher les trous des boulets à l'eau; deux vaisseaux ennemis nous combattant à brûle-pourpoint et nous tuant beaucoup de monde sans que nous parussions les endommager, le commandant a cru devoir prendre l'avis des

principaux officiers de l'état-major et des officiers passagers attachés aux derniers postes. Tous s'en rapportèrent à l'expérience qu'il avait déployée dans les deux combats qu'il avait précédemment soutenus et à sa sagesse pour conserver la vie au reste des malheureux qui se défendaient encore, mais sans espoir de sauver le vaisseau, et le pavillon a été amené à 3 h. 50 minutes après-midi.

Le Duguay-Trouin a lâché et reçu encore quelques bordées et a amené à 4 heures; un moment après ses mâts sont tombés. *Le Formidable* a aussi perdu son grand mât et *le Scipion* n'avait que le tronc du sien et son mât de misaine.

A 5 heures, un lieutenant de la frégate *l'Æolus* est venu nous amariner. Il y avait alors neuf pieds d'eau dans la cale et elle a augmenté jusqu'à onze pieds, à 10 heures, le même soir, malgré qu'une pompe à chapelet jouât depuis 5 h. 1/2, et que les calfats et charpentiers français et anglais fussent constamment occupés à boucher les voies d'eau, et le vaisseau eût infailliblement coulé bas, si, pour sauver 565 Français qui restaient à bord, tout le monde ne se fût porté à pomper à toutes pompes. L'eau a été franche à 7 heures du matin, le 14, et alors nous avons pu voir qu'il y avait : 41 boulets à la flottaison et au-dessous passant la plupart en mailles, dont deux côte à côte dans la soute aux poudres à babord et trois autres ensemble un peu plus de l'avant donnant dans celle au pain, les autres de là en avant, quelques-uns trop bas pour pouvoir être bouchés; 67 boulets des préceintes au plat-bord, lesquels avaient détruit la plupart des matelots des sabords de la 1re batterie, coupé l'étambot et la mèche du gouvernail entre le safrant et la première ferrure d'en haut et toutes les voiles avaient été déralinguées dans la soirée et les mâts tombés ou hors de service (le grand mât a tombé dans la nuit du 14 au 15).

Nous avons tiré 1.547 coups de canon, envoyé à l'ennemi 2.485 boulets ou mitrailles, consommé 11.830 livres de poudre. Le reste de cet article a été totalement submergé dans la nuit du 13 au 14 et, d'après l'appel fait, le nombre des morts a été reconnu être de 37, celui des blessés de 103, dont 55 dangereusement; parmi les officiers morts, nous comptons M. Thomas, sous-lieutenant au 16e régiment, et parmi ceux blessés grièvement, M. Frère, lieutenant de vaisseau.

D'après les informations prises auprès des officiers anglais, nous avons combattu les forces suivantes :

Le Cæsar	84 canons, amiral	*L'Æolus*	36	de 18
Le Hero......	74 id.	*Phœnix*...........	36	id.
Le Courageux.	74 id.	*Sainte-Marguerite* .	36	id.
Le Namur....	74 id.	*Révolutionnaire*....	40	id.
4 vaisseaux..	306 canons	4 frégates.........	148	canons

Ce qui fait le nombre de 158 canons de différence en faveur de l'ennemi, *le Formidable* ayant jeté la veille du combat 6 canons de ses gail-

lards à la mer et nos 4 vaisseaux ne formant que 296 canons en total au moment du combat.

Fait à bord du *Mont-Blanc,* les jours, mois et an que dessus.

(Suivent les signatures).

LE SCIPION

Rapport du capitaine de vaisseau Berrenger, commandant le vaisseau de S. M. le Scipion, *pris par les Anglais le 13 brumaire an 14* (1).

Le 30 vendémiaire an XIV (22 octobre), après le combat qui eut lieu devant Trafalgar, à 5 heures 30 minutes du soir, la division restée aux ordres du contre-amiral Dumanoir, composée des vaisseaux *le Formidable, le Mont-Blanc, le Scipion* et *le Duguay-Trouin,* a continué à gouverner au plus près du vent tribord amures jusqu'à 11 heures du soir, que nous avons pris les amures à babord, louvoyé bord sur bord pour nous élever au vent.

Le 3 (25 octobre), le général fit le signal du point du rendez-vous pour l'île de Ré. Contrariés par les vents, nous ne pûmes doubler le cap Saint-Vincent que le 7.

Le 11 (2 novembre), nous étions par la latitude du cap Finistère faisant route à l'E.-N.-E., le vent variable de l'O.-S.-O. au N.-O. grand frais. Nous fûmes aperçus par trois frégates ennemies dont deux nous passèrent au vent à contre-bord et la troisième qui se trouvait sous l'avant fut chassée par *le Duguay-Trouin* jusqu'à 4 heures du soir qu'il eut l'ordre de rallier. Les deux premières frégates qui avaient passé à contre-bord virèrent derrière nous pour nous observer ; à la fin du jour, elles firent des signaux de reconnaissance et arborèrent le pavillon français. Pour lors, il n'y eut plus de doute qu'elles étaient ennemies et nous fit prévoir qu'une de leurs divisions existait dans ces parages. Les frégates nous observèrent toute la nuit, firent des signaux avec des fusées et tirèrent des coups de canon. Plusieurs personnes crurent voir la terre du cap Finistère. Le vaisseau *le Mont-Blanc* la signala, moi je ne la distinguai pas.

A la nuit close, le général fit gouverner au S.-E.; les frégates nous observaient toujours. A 9 heures, une escadre ennemie fut aperçue du Sud au S.-S.-O.; aussitôt le général fit gouverner au N.-E.. Le temps était très brumeux, ce qui nous donnait l'espoir de leur échapper.

Le 12 (3 novembre), sur les 10 heures du matin, la brume s'étant levée tout à coup, la division ennemie fut aperçue derrière nous au nombre de huit voiles dont quatre me parurent des vaisseaux de ligne et les quatre autres de fortes frégates. Durant la journée, elles n'eurent pas grand avantage. La nuit suivante, le vent ayant calmé, elles nous approchèrent sensiblement.

---

(1) *Archives de la Marine,* B B[4], 236. Copie.

Le 13 (4 novembre), au jour, deux des frégates étaient presque à portée de canon de nous; les vaisseaux étaient encore éloignés, trois étaient à peu près réunis ensemble avec une frégate et le quatrième vaisseau était en arrière sous le vent avec une autre frégate. A 7 heures 1/2, les vents faibles du S.-E. passèrent au S.-S.-E.; le général avait fait le signal de virer vent devant par la contre-marche. A 8 heures, ce signal fut annulé. A 8 heures 10 minutes, signal de former la ligne d'échiquier babord, les amures à tribord, et, à 8 heures 30 minutes, ordre de commencer le combat dès que l'on serait à portée.

A 9 heures 30 minutes, les frégates les plus avancées commencèrent à faire feu sur nous; nous ripostâmes de nos canons de retraite et de plusieurs pièces de l'arrière des batteries de tribord. A 10 heures, ordre de tenir le vent tout à la fois. A midi, nous étions par la latitude Nord de 46° 22' et 9° 20' de longitude Ouest de Paris. Trois des vaisseaux ennemis nous ayant joints commencèrent à faire feu sur les vaisseaux de queue pour nous réduire en détail. A midi 15, le général s'étant aperçu de leurs manœuvres, fit le signal de virer de bord vent devant par la contre-marche, ce qui fut exécuté sous le feu des vaisseaux ennemis qui nous passèrent au vent à portée de mousquet. Le vaisseau *le Scipion*, qui se trouvait serre-file en revirant de bord, reçut les bordées des trois vaisseaux ennemis qui lui coupèrent presque toutes ses manœuvres, ce qui m'obligea de faire une grande arrivée pour mettre le vent dans les voiles qui étaient totalement criblées par les boulets et la mitraille; j'en fis le signal au général et que ces avaries m'empêchaient de suivre. Les trois vaisseaux qui m'avaient combattu à contre-bord revirèrent derrière moi ainsi que trois frégates qui m'avaient passé sous le vent à demi-portée de canon. Pour lors, le combat commença de nouveau avec ces trois vaisseaux et frégates qui me dégréèrent presque entièrement. Mon grand mât de hune fut coupé; il tomba sur le côté de tribord, et, peu de temps après, le mât d'artimon tomba sur le couronnement qui m'empêchait de me servir des pièces de retraite pour combattre les trois frégates qui me canonnaient par derrière et dans la hanche, tandis qu'un vaisseau me combattait par le travers. Les deux autres me voyant dégréé m'abandonnèrent et furent combattre les trois autres vaisseaux qui se trouvaient sur l'avant à moi, un peu éloignés, conjointement avec le quatrième vaisseau qui avait passé sur l'avant et une forte frégate.

Après 3 heures 45 minutes de combat à portée du mousquet, le vaisseau *le Scipion* ayant, d'après le rapport du maître calfat, six pieds d'eau dans sa cale; environ 200 hommes hors de combat, plusieurs pièces démontées et beaucoup d'hommes tués et blessés dans les batteries de 36 et 18, d'après les rapports des officiers commandant lesdites batteries; le reste de la mâture prête à tomber n'étant plus soutenue par ses haubans, toutes les vergues, haubans, galhaubans et étais coupés par morceaux; toutes les voiles sans exception dans un état semblable; le vaisseau *le Formidable* étant au pouvoir de l'ennemi, les deux autres vaisseaux étaient vivement

canonnés et en partie dégréés ; ne pouvant être secouru par eux, n'ayant plus aucun espoir de sauver le vaisseau, ayant fait tout ce qui était en mon pouvoir pour soutenir l'honneur du pavillon français, je donnai l'ordre d'amener à 3 heures 40 minutes du soir. Un canot de la division anglaise est venu amariner le vaisseau. Peu de temps après, le restant de la mâture vint à bas. *Le Mont-Blanc* et *le Duguay-Trouin* amenèrent un instant après. Les Anglais, dans la nuit, ont été sur le point d'abandonner le vaisseau : il coulait bas ; ils n'en ont dû la conservation qu'à la faible brise et à la mer qui était calme, qui leur a permis de boucher une partie des trous, et, par le moyen de toutes les pompes, ils sont parvenus à le soutenir sur l'eau ; le vaisseau avait pour toute mâture le beaupré.

La position dans laquelle je me trouvais, malade depuis longtemps, m'avait tellement affaibli, que j'étais obligé de rester dans mon lit, ce qui m'a empêché d'observer bien exactement toutes les manœuvres qui ont eu lieu avant le combat.

Le Capitaine de vaisseau,
BERRENGER.

NOTA. — Ayant été blessé grièvement dans le combat, il m'a été impossible de sauver mes journaux, ni le casernet du vaisseau ; tout a été perdu.

Signaux du 13 brumaire an XIV (1).

POSITION DE L'ARMÉE	MOMENT DU SIGNAL	EXPRESSION	COULEURS	PAR QUI	A QUI	OBSERVATIONS
	7 h. 1/2	Faire branle-bas et se préparer au combat.	*Formidable*	Division	P 13, P 12	
	7 h. 1/2	Virer de bord vent devant par la contre-marche.	—	Général	Division	
	8 heures	Annuler le signal.	—	—	—	
	8 h. 10	Ordre de former la ligne d'échiquier babord les amures à tribord.	—	—	—	
	8 h. 30	Ordre de commencer le combat quand l'ennemi sera à portée.	P 13, P 15	—	—	
Sans ordre toutes voiles possibles.	9 heures	Ordre au *Scipion* de prendre poste derrière *le Mont-Blanc.*	F 1, P 19, P 8	—	—	Pendant le combat du 13 brumaire
	10 heures	Ordre de tenir le vent tout à la fois.	—	—	—	
	10 h. 30	Ordre de serrer la ligne.	F 6, P 13, P 1	—	—	
	10 h. 45	Ordre de répéter les signaux.	P 11, F 6, P 1	—	—	
	11 h. 30	Virer de bord vent devant par la contre-marche.	—	—	—	
	midi	Ordre au vaisseau *Duguay Trouin* de virer vent devant.	—	—	au *Duguay-Trouin.*	
	midi 1/4	Virer vent devant par la contre-marche.	—	—	Division	
	2 heures	Avaries dans les manœuvres qui nous empêchent de faire plus de voiles.	—	*Scipion*	*Formidable*	

(1) *Archives de la Marine*, B B4, 236. Copie.

2° CONSEIL D'ENQUÊTE

CHARGÉ DE CONNAITRE DE LA CONDUITE DU CONTRE-AMIRAL DUMANOIR DANS LES JOURNÉES DES 11, 12 & 13 BRUMAIRE AN XIV

(2, 3 & 4 NOVEMBRE 1805)

Décision Impériale (1).

Le Conseil d'Enquête chargé par notre lettre close du 7 septembre dernier de connaître de la conduite du contre-amiral Dumanoir dans la bataille de Trafalgar, connaîtra aussi des événements qui ont eu lieu les 11 et 12 brumaire an XIV, où nos vaisseaux *le Formidable, le Scipion, le Mont-Blanc* et *le Duguay-Trouin,* sous le commandement de cet officier général, sont tombés au pouvoir de l'ennemi.

Le susdit Conseil d'Enquête examinera si, dans ces journées, le contre-amiral Dumanoir a fait de sa personne, et par ses manœuvres, ordres et signaux, tout ce qui était possible dans cette circonstance pour la défense de l'escadre dont le commandement lui était confié, pour celle du vaisseau qu'il montait, et pour l'honneur de nos armes.

Le résultat de cette enquête sera mis sous nos yeux, ainsi qu'il a été prescrit pour l'objet de notre lettre close du 7 septembre dernier.

Donné en notre Palais des Tuileries, le 23 novembre 1809.

Par l'Empereur : *Signé :* NAPOLÉON.

Le Ministre, Secrétaire d'Etat,
Signé : H. B. Duc de Bassano.

---

(1) *Archives de la Marine,* B B[4], 236. (Extrait des minutes de la secrétairerie d'Etat.) Minute de la copie adressée, le 27 novembre 1809, par Decrès à chacun des membres du Conseil d'Enquête.

Exposé des faits énoncés dans les journaux et rapports soumis à l'examen du Conseil (1).

Après le combat de Trafalgar, la division sous les ordres du contre-amiral Dumanoir, composée des vaisseaux *le Formidable*, *le Duguay-Trouin*, *le Scipion* et *le Mont-Blanc*, fit route pour l'île de Ré, signalée comme point de ralliement en cas de séparation ; elle essuya de très forts coups de vent sur le cap Saint-Vincent et le doubla le 7 brumaire an XIV (29 octobre 1805). Ces mauvais temps augmentèrent beaucoup les avaries que les vaisseaux avaient déjà essuyées dans le combat de Trafalgar, et particulièrement celles du *Formidable* et du *Duguay-Trouin*.

Le 11 brumaire (2 novembre), étant par la latitude du cap Finistère, les vents au N.-O., la division faisait route à l'E.-N.-E. ; elle fut observée toute la journée par trois frégates qui ne répondirent pas aux signaux et dont une fit voile au S., en tirant des coups de canon, ce qui donna lieu de soupçonner qu'il y avait dans ces parages une escadre ennemie.

Sur le soir, on aperçut le cap Villano (côtes d'Espagne) à toute vue. On n'avait connaissance d'aucun bâtiment sous le vent, ce qui engagea le contre-amiral Dumanoir à porter au S.-E., dans l'intention d'atteindre à la pointe du jour le cap Ortégal, soit pour de là faire route sur l'île d'Aix, soit pour se réfugier dans quelque port de cette côte si le vent passait à l'E.. Dans ce moment, les pompes pouvaient à peine soutenir le vaisseau *le Formidable* sur l'eau. A 9 heures du soir, le ciel s'éclaircit : on aperçut une escadre ennemie dans le S.-O. et le contre-amiral Dumanoir fit aussitôt mettre la route à l'E.-N.-E., en faisant forcer de voiles.

Le lendemain, 12 brumaire (3 novembre), à 10 heures du matin, on vit 4 vaisseaux et 4 frégates.

Le 13 (4 novembre), dès la pointe du jour, on s'était aperçu que l'ennemi gagnait sensiblement ; il était déjà à trois portées de canon tout au plus de la division (fig. 1re du plan ci-joint).

A 7 h. 1/2, le contre amiral Dumanoir fit connaître au capitaine du vaisseau *le Mont-Blanc*, « l'intention où il était de virer pour combattre « 3 vaisseaux et 3 frégates de la division ennemie, qui étaient les plus « avancés, parce que s'il avait l'avantage, il serait plus à portée de com- « battre ceux qui venaient après ».

Le capitaine du *Mont-Blanc* fut du même avis et ajouta « qu'il était « toujours à propos de virer et d'attaquer avant que les forces ennemies « fussent toutes ralliées ».

Le contre-amiral Dumanoir fit le signal de l'ordre de bataille suivant, tribord amures, et de serrer le vent :

Le Duguay-Trouin, le Formidable, le Mont-Blanc, le Scipion.

---

(1) *Archives de la Marine*, BB4, 236.

Un moment après, il signala l'ordre de virer vent devant par la contremarche, puis celui d'exécution et ensuite celui d'annulement.

A 9 heures, ordre de marche en échiquier babord, les amures à tribord.

Pendant ce temps, deux frégates ennemies continuaient à tirer sur le groupe de nos vaisseaux et à harceler *le Scipion*, qui ne tirait que des coups de canon de retraite et recevait dans sa poupe des bordées qui l'incommodaient beaucoup, ainsi que le vaisseau *le Mont-Blanc*.

A 11 heures, sur l'ordre de tenir le vent tous à la fois, la ligne fut formée très serrée.

A 11 h. 1/2, trois vaisseaux ennemis avaient joint; celui de tête était déjà par le travers du *Scipion* et commençait à faire feu sur *le Mont-Blanc*.

Le capitaine de ce dernier vaisseau dit au contre-amiral Dumanoir « que si l'on ne virait pas de bord, *le Scipion* allait être mis hors d'état « de suivre et que bientôt *le Mont-Blanc* serait dans le même cas » (fig. 2 du plan).

Le contre-amiral Dumanoir répondit « qu'il était toujours dans l'in- « tention de virer de bord et qu'il n'avait retardé que dans l'espoir que « l'ennemi aurait prolongé la ligne et rendu l'action générale sur ce « bord; mais que, d'après l'observation qui lui était faite, il allait mettre « le signal ». Il fit en effet celui de virer vent devant par la contremarche et le mouvement fut commencé à midi par le vaisseau *le Duguay-Trouin* (fig. 3 du plan).

Le contre-amiral Dumanoir combattit donc l'escadre anglaise à bord à contre, entre ses deux lignes, les vaisseaux au vent et à portée de fusil, et les frégates sous le vent (fig. 4 du plan).

Après l'avoir dépassée, il voulut revirer pour porter sur l'ennemi tandis que celui-ci virait lui-même pour tâcher d'empêcher la jonction du quatrième vaisseau (fig. 5).

Mais le projet du contre-amiral Dumanoir fut contrarié par l'état de la mâture de son vaisseau et de celle du *Scipion*.

L'escadre anglaise après avoir reviré, porta sur notre division (fig. 6). Le combat recommença avec une nouvelle ardeur contre toutes les forces de l'ennemi réunies et à 2 h. 1/2, le contre-amiral Dumanoir, qui déjà avait été blessé par un éclat, ayant reçu une balle dans la jambe gauche, fut porté au poste. Une demi-heure après, la barre du *Formidable* se trouva engagée par un boulet resté entre l'étambot et le gouvernail.

Ce vaisseau avait six pieds d'eau dans la cale, la mâture n'était plus tenue par son gréement et près de 200 hommes étaient hors de combat.

Pendant qu'on pansait le contre-amiral Dumanoir, on vint prendre ses ordres de la part de son capitaine de pavillon, auquel il fit dire de continuer le combat à outrance, s'en rapportant à lui pour l'honneur du pavillon.

Ce capitaine renvoya de nouveau rendre compte que le vaisseau ne pouvait plus gouverner, que la barre du gouvernail était engagée et qu'il était entouré par trois vaisseaux ennemis.

Le contre-amiral Dumanoir répondit que son intention était de combattre tant que la mâture serait haute.

Peu de temps après (à 3 h. 20 minutes), on lui apprend que le vaisseau est amené. Il ordonne de faire rehisser le pavillon et veut se faire porter sur le pont, lorsque le capitaine vint lui-même lui rendre compte de l'impossibilité de continuer le combat. Dans le même moment, le grand mât tombe; il est suivi du mât de perroquet de fougue et de la vergue sèche.

Nos trois autres vaisseaux combattaient encore, mais ils sont successivement obligés de succomber par la perte entière de leurs mâtures.

Le contre-amiral Dumanoir dit que les capitaines, officiers et équipages ont montré, pendant toute l'action, une grande bravoure.

Avis du Conseil d'Enquête (1).

On voit que le 11 brumaire an XIV et le 12 au matin (2 et 3 novembre 1805), les vents ont régné avec force du N.-O. au S.-O.. Tant qu'ils continuaient et fraîchissaient de cette partie, le contre-amiral Dumanoir pouvait espérer d'atteindre les côtes avant d'être obligé d'en venir à un combat.

Mais il ne devait pas se contenter de faire repousser les frégates avancées de l'ennemi par des coups de canon de retraite: c'était leur opposer une trop petite force et exposer les vaisseaux à recevoir des bordées entières qui devaient les enfiler de long en long et les dégréer. Il devait tenir en arrière les meilleurs marcheurs et leur faire tirer des bordées sur les frégates ennemies pour rejoindre ensuite en forçant de voiles.

Le 12 brumaire au soir (3 novembre), le vent ayant molli, les vaisseaux ennemis approchaient à vue d'œil. La nuit fut si belle et la lune si claire qu'il était impossible d'échapper en faisant fausse route; dès lors, le combat parut inévitable.

Au point du jour, le 13 brumaire (4 novembre), les vents de la partie du S.-E. petit frais, on s'aperçut que l'ennemi s'était beaucoup approché. Trois vaisseaux n'étaient plus qu'à trois portées de canon et, dès 7 heures, une frégate avait commencé à tirer quoique d'un peu loin.

Il est fâcheux qu'en ce moment le contre-amiral Dumanoir n'ait pas suivi sa première pensée, celle de virer de bord, qu'il communiqua à la voix au capitaine du vaisseau *le Mont-Blanc* et que ce capitaine approuva.

Le contre-amiral Dumanoir annula cette manœuvre peu de temps après l'avoir ordonnée, lorsqu'au contraire il eût dû la faire exécuter sur-le-champ, non par la contre-marche, comme il l'avait signalée, parce que ce mouvement est lent et aurait donné à l'ennemi le temps de se rallier, mais vent devant tous à la fois pour combattre isolément les vaisseaux et frégates dispersés par la chasse.

---

(1) *Archives de la Marine*, BB⁴, 236.

Au lieu de prendre ce parti, le contre-amiral Dumanoir s'est occupé de différentes manœuvres qui montraient son indécision et ralentissaient sa marche, telles que celle de laisser culer des vaisseaux pour tirer en retraite, celle de se former en ligne de bataille et ensuite celle de se mettre en échiquier. Cette dernière surtout occasionne beaucoup de retard parce que les vaisseaux sont continuellement obligés de se relever mutuellement dans la ligne du plus près et forcés en conséquence d'augmenter ou de diminuer de voiles pour s'y maintenir.

Pendant ce temps, les frégates tiraient des bordées sur le groupe de nos vaisseaux et sur la poupe de ceux de la queue, qui n'avaient à opposer que quelques coups de canon de leurs sabords de poupe; ils ont dû nécessairement, à la longue, perdre de leur gréement et de leur voilure, et par conséquent de leur vitesse.

Enfin, le contre-amiral Dumanoir, à 11 h. 3/4, sur la représentation du capitaine du vaisseau *le Mont-Blanc*, se décide à virer de bord et se trouve forcé, par son retard, à faire cette manœuvre sous le feu de l'ennemi; un des trois vaisseaux qui l'attaquaient avait déjà doublé le travers de son vaisseau de queue.

Comment le contre-amiral Dumanoir pouvait-il s'imaginer que les ennemis eussent prolongé sa ligne et rendu l'action générale?

Il devait penser au contraire qu'il était de leur intérêt d'écraser ses vaisseaux de queue et de le combattre en détail pour éprouver moins de pertes et le réduire plus facilement. Le contre-amiral Dumanoir a été fort heureux que, dans ce virement de bord sous le feu de l'ennemi, des avaries dans le gréement ou la mâture n'aient pas fait manquer l'évolution à quelqu'un de ses vaisseaux; il eût été plus sûr d'exécuter cette manœuvre avant d'être aussi près de l'ennemi.

Ce contre-amiral peut objecter que, s'il avait viré plus tôt, les bâtiments anglais auraient eux-mêmes reviré pour se rallier; il y a effectivement apparence qu'ils se seraient repliés. Néanmoins, du moment où il était décidé que l'ennemi l'aurait joint et forcé au combat, il n'y avait plus à balancer. Il fallait que le contre-amiral Dumanoir montrât à son escadre et aux Anglais de la résolution et de l'audace; si l'ennemi avait eu la présomption d'attendre, la chance pouvait être heureuse.

En résumé, le Conseil d'Enquête estime que le contre-amiral Dumanoir a eu tort :

1° de n'avoir pas viré de bord dès 7 h. 1/2 du matin, au moment où lui-même l'a proposé au capitaine du *Mont-Blanc*, qui acquiesça à cette manœuvre et l'appuya de son avis; d'en avoir annulé l'exécution peu de temps après l'avoir ordonnée;

2° de s'être laissé, pendant plus de quatre heures, chasser et canonner par les frégates de force qui attaquaient ses vaisseaux avec trop d'avantage par la poupe, au lieu de faire combattre ces mêmes frégates bord à bord par les meilleurs marcheurs de son escadre;

3° de n'avoir viré de bord que sous le feu des vaisseaux ennemis, lorsqu'ils avaient déjà attaqué sa queue.

Enfin, le contre-amiral Dumanoir a marqué trop d'indécision dans toutes ses manœuvres.

Quant à la défense des vaisseaux, le Conseil estime qu'on n'a que des éloges à donner à la bravoure constante des capitaines, officiers et équipages. L'état où étaient les vaisseaux, dès avant le combat, exigeait constamment une partie des hommes pour le service des pompes. Dans cette situation, la division ne pouvait avoir l'espoir de résister contre des forces supérieures qui se composaient de 4 vaisseaux et de 4 frégates de premier rang, et qui ne sortaient point comme elle d'essuyer un combat. On voit qu'elle a soutenu cette nouvelle action pendant quatre heures et demie, presque toujours à portée de fusil et ne s'est rendue que démâtée de ses principaux mâts.

Fait à Paris, le 29 décembre 1809.

Le comte de FLEURIEU ;
Le comte BOUGAINVILLE ;
Le vice-amiral THÉVENARD ;
Le vice-amiral ROSILY.

5° CONSEIL DE GUERRE

CHARGÉ DE JUGER LA CONDUITE DU CONTRE-AMIRAL DUMANOIR, DES CAPITAINES DE VAISSEAUX LE TELLIER & BERRENGER DANS LES JOURNÉES DES 11, 12 & 13 BRUMAIRE AN XIV

(2, 3 & 4 NOVEMBRE 1805)

Rapport de Decrès à l'Empereur (1).

Paris, le 9 janvier 1810.

Sire,

Votre Majesté a reçu les rapports des deux Conseils d'Enquête qu'Elle a fait convoquer pour examiner la conduite du contre-amiral Dumanoir dans l'affaire de Trafalgar et dans celle qui a eu lieu les 11, 12 brumaire et jours suivants.

Sur la bataille de Trafalgar, le Conseil d'Enquête a émis un avis complètement honorable pour le contre-amiral Dumanoir.

Votre Majesté a daigné me renvoyer ce résultat de l'enquête, avec ordre d'exécuter les lois de l'Empire.

Je pense que son intention impériale est que, conformément à l'avis du Conseil d'Enquête, je considère, dès ce moment, le contre-amiral Dumanoir comme disculpé de tout reproche sur l'affaire de Trafalgar et j'ai l'honneur de rendre compte à Votre Majesté, qu'à moins qu'Elle ne juge à propos de me donner des ordres contraires, je me permettrai de m'arrêter à cette interprétation de la note par Elle apposée sur les résultats de la première enquête, et, pour n'avoir plus à revenir sur cette affaire malheureuse, je rendrai à leur service ordinaire les capitaines Maistral, du *Neptune*, et Epron, de *l'Argonaute*, qui, sans avoir été destitués, ni suspendus officiellement de leurs fonctions, ont cependant cessé d'être employés jusqu'à ce jour, par mesure comminatoire relativement à la conduite de leurs vaisseaux respectifs dans l'affaire de Trafalgar.

---

(1) *Archives de la Marine*, BB4, 236. Minute du rapport.

La seconde enquête ayant un résultat différent de la première sera l'objet d'un rapport particulier.

Rapport de Decrès à l'Empereur (1).

Paris, le 10 janvier 1810.

Sire,

Le Conseil d'Enquête convoqué pour examiner la conduite du contre-amiral Dumanoir dans l'affaire du 11 brumaire an XIV et jours suivants, a émis cet avis : *que les 4 vaisseaux qui ont eu le malheur de succomber dans cette journée ont été vaillamment défendus, mais que le contre-amiral Dumanoir a eu des torts de manœuvre et a marqué trop d'indécision dans toutes celles qu'il a faites.*

Votre Majesté m'a fait l'honneur de me renvoyer ce résultat de l'enquête avec ordre *de faire exécuter les lois de l'Empire.*

Ces lois n'ont rien d'assez positif sur un cas de cette nature pour que je puisse agir sans avoir reçu les ordres de Votre Majesté.

La forme des Conseils d'Enquête et la publicité donnée à leurs délibérations peuvent les faire considérer comme un tribunal de première instance, au jugement desquels il est possible de s'arrêter définitivement.

Dans le cas dont il s'agit, le Conseil d'Enquête donne *des torts* au général Dumanoir, mais ne lui impute point *de délit.*

Si Votre Majesté juge à propos de s'en tenir à cette opinion, il n'est pas moins vrai qu'elle influera nécessairement sur celle qu'Elle a du talent et du caractère du contre-amiral Dumanoir.

Dans cette hypothèse de l'admission définitive de l'avis du Conseil d'Enquête, je prie Votre Majesté de me faire connaître si Elle est d'avis de rendre immédiatement le contre-amiral Dumanoir à son service, ou si Elle juge à propos d'ordonner d'autres dispositions à son égard.

1° Le contre-amiral Dumanoir doit-il être rendu à son service actif ?

2° Votre Majesté juge-t-elle à propos de lui faire cesser son service par destitution, réforme ou suspension ?

3° Votre Majesté veut-elle que le contre-amiral Dumanoir soit traduit par devant un Conseil de Guerre, pour être jugé sur les torts qui lui sont imputés dans le résultat du Conseil d'Enquête ?

Je prie Votre Majesté de me donner ses ordres sur ces questions qui me semblent renfermer les seules dispositions applicables au contre-amiral.

Je conçois qu'il est de mon devoir, et je vais y satisfaire, d'émettre une opinion sur ces trois propositions.

Des torts de manœuvre et des défauts de caractère imputés au contre-amiral Dumanoir peuvent, dans l'acception la plus rigoureuse, être attribués à l'impéritie, d'après l'opinion du Conseil d'Enquête, puisque, ayant

(1) *Archives de la Marine*, B B[4], 236. Minute du rapport.

eu à examiner s'il avait fait de sa personne tout ce qu'il devait, le Conseil d'Enquête ne lui fait aucun reproche à cet égard et déclare que les vaisseaux ont été vaillamment défendus ; or, l'impéritie est un cas prévu dans le Code pénal.

Mais, dans un service qui a si peu d'occasions de s'exercer que celui de l'armée navale, il me semble que jusqu'à des temps plus heureux, il convient de ne pas poursuivre un tort qui nait des circonstances et nullement de la volonté.

Cependant il n'est pas moins vrai que les torts de manœuvre et le défaut de caractère reprochés par le Conseil d'Enquête au contre-amiral Dumanoir doivent d'autant plus atténuer la confiance que lui destinerait un commandement que, depuis plusieurs années, il est en inactivité et que son état de prisonnier de guerre lui ôte pour un temps indéterminé l'occasion d'acquérir de l'expérience.

Je conclus donc, et de la nature des charges qui sont contre lui, et de l'atténuation de la confiance attachée à son caractère et à son talent, et même de l'utilité d'une rigueur modérée à exercer, qu'il peut être mis en état de réforme, et c'est ce que j'ai l'honneur de proposer à Votre Majesté.

Mais si, nonobstant cette proposition, Votre Majesté ordonne que le contre-amiral Dumanoir soit traduit devant un Conseil de Guerre, je propose de le convoquer à Toulon où est réuni un plus grand nombre d'officiers généraux et supérieurs, et, conformément à l'article 40 du décret du 22 juillet 1806, j'aurai l'honneur de soumettre à Votre Majesté la nomination des juges qui devront composer le Conseil de Guerre.

L'opinion du Conseil d'Enquête étant favorable à la conduite des capitaines de chacun des quatre vaisseaux, j'ai l'honneur de proposer à Votre Majesté de les regarder comme déchargés d'accusation, sauf les charges qui pourraient résulter de l'instruction de l'affaire, si Votre Majesté ordonnait la convocation du Conseil.

Décret Impérial (1).

Au Palais des Tuileries, le 12 janvier 1810.

Napoléon, Empereur des Français, Roi d'Italie, Protecteur de la Confédération du Rhin, etc., etc.

Vu l'article 38, titre 2, de la loi du 22 août 1790, et sur le rapport de Notre Ministre de la Marine et des Colonies,

Nous avons décrété et décrétons ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

Il sera convoqué sans délai à bord de notre vaisseau amiral, au port de

---

(1) *Archives de la Marine*, B B⁴, 236. (Extrait des Minutes de la Secrétairerie d'Etat.)

Toulon, un Conseil de Guerre pour juger la conduite du contre-amiral Dumanoir dans les journées des 11, 12 et 13 brumaire an XIV.

ARTICLE 2.

Seront également traduits par devant le même Conseil de Guerre pour être jugés sur leur conduite relativement à la reddition des bâtiments qu'ils commandaient, les officiers commandants ceux de nos vaisseaux sous les ordres du contre-amiral Dumanoir qui se sont rendus à l'ennemi dans la journée du 13 brumaire an XIV.

ARTICLE 3.

Le Conseil de Guerre, convoqué en exécution de l'article premier du présent décret, sera composé comme suit :

L'amiral Ganteaume, président ;
Le vice-amiral Allemand ;
Le contre-amiral Cosmao ;
Le contre-amiral Baudin ;
Les capitaines de vaisseaux Faye, Trullet, Violette, Martin.
Le contre-amiral Gourdon, rapporteur, remplissant les fonctions de notre procureur.

ARTICLE 4.

Notre Ministre de la Marine et des Colonies est chargé de l'exécution du présent décret.

Signé : NAPOLÉON.

Par l'Empereur :
Le Ministre Secrétaire d'État,
Signé : H.-B. Duc de BASSANO.

Pour copie conforme :
Le Ministre de la Marine et des Colonies,
DECRÈS.

Lettre de Decrès au contre-amiral Gourdon, à Rochefort (1).

Paris, le 19 janvier 1810.

Monsieur le contre-amiral, je vous adresse ci-joint expédition en forme de décret de l'Empereur, en date du 12 de ce mois, portant ordre de convoquer un Conseil de Guerre au port de Toulon, pour juger la conduite du contre-amiral Dumanoir dans les journées des 11, 12 et 13 brumaire an XIV, et celle des officiers commandants des vaisseaux sous les ordres du contre-amiral qui se sont rendus à l'ennemi dans la dernière de ces journées.

---

(1) *Archives de la Marine*, B B4, 236. Copie.

Le capitaine de vaisseau La Villesgris, du *Mont-Blanc*, étant mort, le capitaine Touffet, du *Duguay-Trouin*, ayant été tué et son lieutenant étant retenu en Angleterre, l'information et la procédure ne peuvent avoir pour objet que la conduite du contre amiral Dumanoir, dans les journées précitées, celles des capitaines Le Tellier, du *Formidable*, et Berrenger, du *Scipion*.

L'information devra porter sur ces questions : de savoir si le contre-amiral Dumanoir et chacun des officiers commandant sous ses ordres *ont fait de leurs personnes, par leurs manœuvres, ordres et signaux*, tout ce qui était possible dans cette circonstance pour la défense de l'escadre, pour celle des vaisseaux qu'ils montaient respectivement et pour l'honneur des armes de Sa Majesté,

Vous voudrez bien, Monsieur le contre-amiral, ne rien négliger pour remplir, conformément aux intentions de Sa Majesté, les fonctions qui vous sont attribuées par l'article 3 du décret, dont expédition est jointe à la présente, dont vous donnerez connaissance officielle au Conseil de Guerre.

Recevez, Monsieur le contre amiral, l'assurance de mes sentiments inviolables.

DECRÈS.

Le contre-amiral Dumanoir et le capitaine Berrenger reçoivent ordre de se rendre à Toulon. Le capitaine Le Tellier s'y trouve dès ce moment. Vous devez partir sans délai pour vous rendre dans ce port où l'amiral Ganteaume et le préfet maritime sont prévenus de votre destination. Ce sera M. l'amiral qui vous remettra toutes les pièces relatives à cette affaire que je lui adresserai par le premier courrier.

DECRÈS.

Rapport du contre-amiral Gourdon (1).

Messieurs, vous venez d'entendre la lecture de toutes les pièces qui m'ont été adressées ou qui m'ont été remises sur l'affaire que, d'après les ordres de Sa Majesté, vous êtes appelés à juger.

Vous avez entendu les dépositions des témoins et des accusés, vous les avez interrogés sur tout ce qui vous a paru propre à vous éclairer. Je vais, pour remplir les fonctions de mon ministère, fixer d'abord votre attention sur les différents points qui forment l'objet de la discussion et j'émettrai ensuite mon opinion sur chacun d'eux.

En vertu d'un décret de l'Empereur, un Conseil d'Enquête a été nommé pour examiner la conduite de M. le contre-amiral Dumanoir dans deux affaires successives ; ce n'est que sur la dernière, c'est-à-dire sur les

(1) *Archives de la Marine*, BB⁴, 236.

journées 11, 12 et 13 brumaire an XIV que ce Conseil a trouvé des reproches à faire, et c'est sur son prononcé que Sa Majesté a ordonné la convocation d'un Conseil de Guerre, qui devra en même temps juger la conduite des capitaines qui commandaient ceux de ses vaisseaux qui, dans la dernière de ces journées, se sont rendus à l'ennemi.

L'opinion émise par le Conseil d'Enquête, composé d'officiers qui réunissent à une profonde connaissance de notre métier, une longue expérience et de très grands talents, est sans doute d'un grand poids, mais n'a pas pas dû déterminer la mienne.

C'est indépendamment de cette opinion que j'ai cherché dans les pièces qui sont sous vos yeux, dans les réponses et les déclarations des témoins et des accusés, dans la discussion enfin qui s'est établie, à connaître la vérité; quelle que soit ma manière de voir, vous serez convaincus qu'elle seule a été mon guide et mes conclusions seront le résultat de sa recherche.

Au surplus, Messieurs, j'éclaire le Conseil et ne le dirige pas; c'est à vous de juger si j'ai assez approfondi les questions, et si l'opinion que j'énoncerai n'est pas conforme à celle que vous vous serez formée, elle n'a plus aucune valeur, puisque c'est votre jugement qui décide et caractérise l'innocence ou la culpabilité.

En vertu du décret de l'Empereur, et conformément à la lettre de Son Excellence le Ministre de la Marine, vous avez à prononcer sur la question de savoir :

Si M. le contre-amiral Dumanoir et les capitaines des vaisseaux qui se sont rendus à l'ennemi dans la journée du 13, ont, dans cette journée, et celles des 11 et 12 qui l'ont précédée, *fait de leur personne, par leurs manœuvres et signaux, tout ce qui était possible dans cette circonstance pour la défense de l'escadre, pour celle des vaisseaux qu'ils montaient respectivement et pour l'honneur des armes de Sa Majesté.*

M. Touffet ayant été tué, son second étant détenu en Angleterre, et M. La Villesgris étant mort depuis son retour en France, vous n'aurez à prononcer que sur MM. Dumanoir, Le Tellier et Berrenger.

Deux choses ici me paraissent distinctes : les manœuvres et le combat. Ainsi en commençant par M. Dumanoir, je vais examiner d'abord quelles ont été les manœuvres de cet officier général et j'émettrai mon opinion sur chacune d'elles; je passerai ensuite à l'examen du second point et après avoir conclu sur cet accusé, je suivrai la même marche pour les deux autres.

Le 11 brumaire, par la latitude de Finistère, il est observé pendant toute la journée par deux frégates; une troisième fut vue à midi et inutilement chassée par *le Duguay-Trouin*. On ne doute plus de l'existence d'une division anglaise dans ces parages; les vents étaient au N.-O., variables à O.; on avait vu la terre à une grande distance, le soir.

Il se décide à faire route à la nuit au S.-E., pour atteindre, s'il était possible, la côte d'Espagne le lendemain, soit pour faire de là route sur les Pertuis, soit pour y chercher à tout événement un abri pour *le Formidable*, qui, au moindre mauvais temps, pouvait couler.

A 9 heures du soir, on voit une escadre dans le S.-O.; il fait route au N.-E.. La division marchait mal et notamment *le Formidable*, très avarié et que ses pompes soutenaient à peine. La nécessité de l'alléger et de faire moins fatiguer ses hauts fait jeter à la mer ses canons de gaillard. Cette opération, dit le capitaine Le Tellier, eût été continuée pour la batterie de 24, si le vent n'eût pas un peu calmé et si une des pompes à chapelet précédemment cassée n'eût été raccommodée et remise en activité. Il est observé toute la nuit. Le 12 au matin, le temps était couvert; on ne voyait plus l'ennemi: on espérait lui échapper: mais il s'éclaircit à 10 heures et on voit 8 voiles, dont 4 vaisseaux et 4 frégates, les vents étaient au S.-O. frais. On fut chassé et le vent mollissant, sensiblement gagné. La nuit fut belle, beau clair de lune, on fut observé de manière à ne pouvoir faire fausse route.

L'accord qu'il y a dans tous les rapports sur les faits que je viens de citer ne laisse aucun doute sur leur réalité, et je ne vois rien dans ces manœuvres qui ne mérite votre approbation.

Le 13, au point du jour, l'ennemi était à trois portées de canon; à 7 h. 1/2, le général fait signal de virer de bord par la contre-marche, l'annule à 8, fait à 8 h. 10 celui de former un échiquier sur la ligne au plus près babord, les amures à tribord, et continue à faire route au N.-E.; les vents variables de l'E.-S.-E. au S.-E.. Ici, Messieurs, se présente le premier point de discussion.

Monsieur le général Dumanoir devait-il virer de bord à 7 h. 1/2, comme il en annonce le projet au capitaine du *Mont-Blanc*, et y a-t-il eu un motif assez puissant pour changer d'opinion et ne pas faire cette manœuvre?

Sans doute l'audace est une qualité essentielle dans un militaire; c'est par elle qu'on surmonte de grands obstacles et que même en succombant on acquiert encore de la gloire; mais il faut qu'elle soit réfléchie, qu'elle ait un but. M. Dumanoir devait-il réserver la sienne pour un autre moment ou se déterminer sur-le-champ à aller au devant de l'ennemi? Tout faisait un devoir au général d'éviter une action contre des forces reconnues supérieures.

Son vaisseau coulait bas, extrêmement maltraité dans le précédent combat; ce n'était qu'à force de pompes qu'on pouvait le tenir sur l'eau, et encore, dit M. Le Tellier, avait-on souvent la crainte de le voir succomber. L'état matériel de son vaisseau, l'affaiblissement de son équipage qui, quoique de 790 hommes, se trouvait réduit pour l'action à un nombre bien moindre par l'obligation de former des escouades pour les pompes, l'état de sa mâture jumelée, mais mal tenue, tout lui imposait cette obligation; il n'ignorait pas non plus que les autres vaisseaux avaient souffert.

Il me paraît donc certain que M. le général Dumanoir devait éviter le combat contre des forces reconnues déjà supérieures, s'il en voyait la possibilité.

Il faut d'abord établir un fait: c'est que le signal de virer vent devant

par la contre-marche fait à une escadre qui n'est pas en ligne, ne peut certainement être qu'une erreur et qu'il est tout naturel qu'il ait été annulé; mais celui de former un échiquier babord, les amures à tribord, était véritablement le signal préparatoire du virement de bord tous ensemble qu'avait projeté le général pour aller au devant de l'ennemi. Les vents de l'E.-S.-E. passèrent au S.-S.-E. et cette disposition ne fut pas exécutée.

Les ennemis les plus avancés restaient au S.-O., à peu près à trois portées de canon; avec des vents d'E.-S.-E., les vaisseaux de Sa Majesté eussent porté babord amures au S., et il est alors probable que la division française eût passé au vent des ennemis, dont les vaisseaux de tête eussent été obligés de se reployer pour ne pas laisser couper le 4ᵉ vaisseau très arriéré. Dans ce cas, de nouvelles chances s'offraient et cette manœuvre était la meilleure qu'on pût faire. Mais les vents varièrent de deux quarts; les journaux du capitaine Le Tellier, les réponses de tous ceux qui ont été interrogés sur cet article prouvent évidemment qu'ils passèrent au S.-S.-E.; l'escadre française ne pouvait plus porter à l'autre bord qu'au S.-O.; les ennemis au contraire gagnaient au vent autant que perdait notre escadre. Alors la division de Sa Majesté eût passé sous le vent même de ces 4 vaisseaux et eût perdu tout le fruit de cette manœuvre en laissant à l'escadre anglaise les moyens de se rallier sans perdre le vent et de choisir par conséquent après son point d'attaque comme elle l'eût désiré. Cette manœuvre ne produisait donc aucun avantage réel quant à l'espoir d'échapper à une action décisive, et cet espoir le général le conservait en ne prenant pas ce parti, puisque l'horizon semblait annoncer des vents de S.-O. frais, et qu'il avait déjà remarqué que le vent fraichissant, les ennemis ne le gagnaient pas.

Je pense donc que le général Dumanoir, vu l'état de sa division, qui lui faisait une loi impérieuse d'éviter le combat, s'il en conservait l'espoir, n'a pas fait une faute en ne virant pas de bord à 8 heures du matin; qu'il n'y a point là indécision de sa part, mais au contraire une résolution motivée.

Mais comment se fait-il que cet officier général qui devait chercher tous les moyens d'échapper à l'ennemi ait laissé patiemment harceler par une et ensuite par deux frégates, et depuis 8 heures du matin, les vaisseaux de sa division qui ne ripostaient que par des coups de canon de retraite? Tous les marins conviendront que c'était s'exposer à de grands malheurs puisque la chute d'un seul mât de hune ou même d'un seul mât de perroquet arrêtait la division et la mettait dans l'impossibilité d'éviter l'action et lui faisait manquer son but principal! Ne devait-il pas faire repousser franchement ces frégates et les mettre par quelques volées bien appliquées hors d'état de continuer une manœuvre aussi dangereuse pour lui? *Le Duguay-Trouin*, dont la marche très supérieure sur le reste de la division permettait cette manœuvre, devait présenter fréquemment le travers et réprimer par un feu bien soutenu l'audace des ennemis. Je vois

bien que l'ordre lui a été donné de se laisser culer pour les repousser, mais cet ordre, à ce qu'il paraît, a été mal entendu, puisque de l'aveu de tous les déposants il n'a effectivement culé que très peu et s'est borné à ne tirer comme les autres que de ses canons de retraite. Nous savons tous, Messieurs, combien peu il est possible de compter sur ce genre de défense. Que sont en effet quatre coups de canon tirés à assez grande distance les uns des autres et mal pointés, surtout ceux de sainte-barbe, à la mer, où tant de coups sont perdus? Si le capitaine du *Duguay-Trouin* n'exécutait pas l'ordre qu'il avait reçu, n'y avait-il aucun moyen de l'y forcer? L'article 62 de nos signaux particuliers à la voile et un autre que je ne veux pas citer, mais dont l'expression est très forte, ne disent-ils pas assez en pareil cas pour rappeler un officier à son devoir? Je vois avec peine que le général ait préféré souffrir une attaque, que sans même en calculer le résultat son premier sentiment devait être de repousser, au petit désagrément d'insister sévèrement sur l'exécution des ordres qu'il avait donnés.

Au surplus, tout en convenant que le général a eu tort dans cette circonstance, je dois vous faire observer, Messieurs, qu'il n'en est résulté aucun inconvénient, les frégates ennemies ne paraissant pas avoir mis une grande chaleur dans leur attaque; elles ont tiré de loin et assez longtemps hors de portée. Quoique quelques rapports *disent* qu'elles *dégréaient nos vaisseaux*, les dépositions des capitaines Le Tellier et Berrenger prouvent qu'elles n'ont fait aucun mal au *Formidable* et au *Scipion*, qui cependant étaient les plus exposés, car on ne peut considérer comme tel quelques manœuvres courantes coupées et aussitôt réparées, et je ne vois rien qui puisse faire penser qu'elles en aient fait au *Duguay-Trouin* et au *Mont-Blanc*; elles n'ont enfin en aucune manière retardé la marche de la division et accéléré l'époque du combat.

Loin de fraîchir, le vent variable du S.-S.-E. au S. avait molli. Je vois par la table de loch qu'on ne filait que trois nœuds. Les ennemis à qui cette faiblesse du vent donnait un grand avantage gagnent beaucoup et un engagement devient inévitable. A 10 h. 1/2, le général ordonne de tenir le vent tous à la fois et ensuite de former une ligne de bataille tribord amures, composée comme suit : *le Duguay-Trouin, le Formidable, le Mont-Blanc* et *le Scipion* (1).

Je dois observer ici, Messieurs, qu'il est très difficile de faire concorder les journaux et rapports sur les heures des différents événements; mais la manière dont les heures sont comptées à bord de nos vaisseaux, la défectuosité de ces horloges de sable qui servent seules à les inscrire sur le casernet, défectuosité qui est bien plus sensible quand on a été un seul jour dans l'impossibilité de prendre hauteur, est la seule cause de cette

(1) *Note marginale*: M. de La Villesgris dit à 11 heures; M. Berrenger, 10 heures; M. Le Tellier ne dit pas l'heure; M. Donnadieu, 11 h. 1/4; M. Rigodit, 10 heures.

discordance ; elle se trouve dans toutes les relations de combat de mer et ne doit pas étonner. Je prendrai pour règle le terme moyen de ces heures.

Ces deux mouvements successifs de tenir le vent, former la ligne, et l'ordre qui fut donné ensuite de virer de bord vent devant par la contre-marche me paraissent, je l'avoue, devoir avoir entraîné une grande perte de temps et facilité l'approche de l'ennemi. On courait à 10 quarts. Prendre rapidement et tous ensemble les amures à babord en faisant l'évolution vent arrière ou virer vent devant tous à la fois après avoir tenu le vent ensemble me paraissent les manœuvres qui eussent le plus promptement permis de se présenter en ligne à contre-bord à l'ennemi, avant qu'il eût attaqué un seul vaisseau de la division.

Nous savons tous combien un virement vent devant par la contre-marche est long, même dans les petites divisions, et combien, généralement parlant, il augmente les distances entre les vaisseaux. Les virements de bord tous ensemble ont beaucoup moins d'inconvénients, le mouvement à faire pour passer de l'échiquier où l'on se trouve alors à la ligne de bataille tendant à resserrer la ligne.

Je dois cependant dire qu'il m'est démontré que si le virement de bord par la contre-marche eût été commencé par le vaisseau de tête dès l'instant que le signal d'exécution a été hissé, trois des vaisseaux eussent viré avant d'avoir reçu un boulet ; *le Scipion* eût été couvert avant d'être maltraité et n'eût pas autant souffert en exécutant le mouvement à son tour. M. Berrenger déclare qu'il s'est écoulé une demi-heure entre le moment où le *Duguay-Trouin* a exécuté et celui où le signal a été fait. Je vois, Messieurs, par le journal des signaux faits le 13 brumaire, remis par M. Berrenger, joint au n° 12, et déposé ici sur le bureau, qu'à 11 h. 30 on fit signal de virer vent devant par la contre-marche ; qu'à midi, on signala *ordre au « Duguay-Trouin » de virer vent devant* et qu'à midi 1/4, on signala de nouveau à la division de virer vent devant par la contre-marche, preuve que le mouvement n'était pas encore commencé. Ce n'est donc qu'à plus de midi 1/4 qu'un signal fait à 11 h. 1/2 a été exécuté. Voilà donc au moins trois quarts d'heure perdus quand le temps était si précieux ; toutes les dépositions s'accordent sur ce fait. M. Le Tellier dit que si le vaisseau *le Duguay-Trouin* eût viré aussitôt que le signal en fut hissé, cette évolution ne se serait pas faite sous le feu de l'ennemi quant au troisième vaisseau, et que le quatrième eût été couvert assez tôt pour n'être pas avarié. La réponse de M. Donnadieu dit à peu près la même chose. Celle de M. Berrenger s'en écarte peu. Le seul rapport de M. Rigodit, enseigne de vaisseau sur *le Duguay-Trouin*, dit au contraire que le vaisseau *exécuta sa manœuvre avec promptitude* et que *le Formidable, probablement plus maltraité, fut plus longtemps à faire son évolution ;* mais ce rapport, bien fait d'ailleurs et dont le but principal a été de faire connaître au Ministre la conduite honorable des officiers du *Duguay-Trouin* pendant l'existence et après la perte de leur capitaine, est fait de mémoire ; il n'est appuyé d'aucune table de loch ni d'aucun journal et peut, sans qu'on puisse le

reprocher à son auteur, renfermer une inexactitude sur le fait que j'avance, et qui me paraît prouvé.

Il m'est pénible d'avoir à laisser planer une opinion défavorable sur la mémoire d'un officier qui n'est plus et que vous avez tous connu pour un très brave homme; M. Touffet a servi sous mes ordres, et je l'estimais parce que je lui ai toujours reconnu un grand amour de son métier, de la bravoure et un extrême empressement à bien exécuter les ordres qui lui étaient donnés. Je pense donc qu'il y a eu ou un malentendu de sa part ou d'autres causes que je ne puis deviner qui ont retardé ses manœuvres, et j'aime à me persuader que s'il existait il se justifierait amplement en les faisant connaître.

Il se présente cependant ici un incident qui contredirait l'assertion du général, que son intention était de combattre à contre-bord : c'est la conversation citée au procès-verbal de M. La Villesgris qui avertit le général que *le Scipion souffrait et que si on ne virait pas de bord, ce vaisseau serait incessamment mis hors d'état de suivre et que le Mont-Blanc serait peu après dans le même cas;* que le général lui répondit *qu'il était toujours dans l'intention de virer de bord et qu'il n'avait été retardé que dans l'espoir que l'ennemi aurait prolongé la ligne et rendu l'action générale sur ce bord, mais que, d'après ses observations, il allait mettre le signal,* qui effectivement fut mis quelque temps après.

Je vous l'avoue franchement, Messieurs, d'après tout ce que j'ai lu et entendu, je n'aurais pas attaché la moindre importance à cette assertion de M. La Villesgris si le Conseil d'Enquête, en s'en occupant et en la citant, ne m'eût forcé d'y appeler votre attention.

D'abord, je ne pourrai jamais croire qu'un officier de marine qui a quelque expérience puisse avoir prononcé cette réponse : qu'il ait pu penser, qu'il ait pu dire que des bâtiments ennemis pouvant par leur position attaquer et écraser une portion de la ligne, négligeassent cet avantage et préférassent la prolonger, et rendre l'action générale avant d'avoir fait tout le mal qu'ils pouvaient faire à la queue de cette ligne. M. La Villesgris a probablement mal entendu et s'est persuadé, sans doute, que c'était sur son avis que le virement de bord depuis longtemps ordonné et même commencé s'exécutait.

M. le contre-amiral Dumanoir nie cette réponse. Il m'est démontré par le journal des signaux, joint ici au n° 12, par toutes les dépositions, que le signal de virer vent devant a été fait à 11 h. 30 ; qu'à midi, on fit le signal particulier au *Duguay-Trouin de virer vent devant*. Les dépositions et l'assertion de M. Donnadieu, celles de Camoins, celles de M. Le Tellier sur la même question, la lettre de M. Jourdan, adjudant du général, qui fit porter lui-même de l'avant le porte-voix, tout me paraît prouver que M. Dumanoir, impatient de voir que le vaisseau *le Duguay-Trouin* n'exécutait pas l'ordre signalé depuis longtemps de virer de bord, se porta de l'avant pour le lui donner à la voix, et que c'est pendant que ce général était sur le gaillard d'avant qu'on l'avertit que *le Mont-Blanc* hélait, et

que par conséquent le virement de bord était ordonné et peut-être même son exécution commencée quand cette conversation eut lieu.

Je vois aussi par ce même journal de signaux du 13 brumaire an XIV, déposé ici sous le numéro 12, et déjà cité, que le premier signal de virer de bord a été fait à la division à 11 h. 30 ; qu'à midi, on fit au *Duguay-Trouin* le signal particulier de virer de bord vent devant ; qu'à midi 1/4, on répète le signal fait à 11 h. 30. C'est peut-être ce dernier signal, qui n'est qu'une répétition du premier, que M. La Villesgris croit avoir provoqué, et il avait sans doute oublié le premier. Mais il ne m'en est pas moins démontré que son assertion n'est pas exacte, sa mémoire l'aura probablement mal servi, *et ce n'est pas sur la représentation du capitaine du Mont-Blanc que le contre-amiral Dumanoir s'est décidé à virer de bord.*

Je me résumerai, Messieurs, en faisant remarquer au Conseil que, quoiqu'il eût été, selon moi, préférable que M. Dumanoir eût fait une manœuvre d'une exécution plus prompte que celle de virer de bord par la contre-marche, celle-ci n'a pas été la cause de la reddition à l'ennemi de la division dont Sa Majesté lui avait confié le commandement, toute autre manœuvre eût également produit le même résultat. Cette cause est toute dans la supériorité de l'ennemi, tant en nombre de bâtiments qu'en artillerie et dans la supériorité de sa marche sur nos vaisseaux, ce qui ôte presque toutes les chances avantageuses que le hasard d'un combat peut amener.

Quant au combat, je vois que la défense a été aussi honorable que possible.

Vous avez vu que l'état des avaries antérieures à l'affaire, et par suite du premier combat, par les déclarations de tous les témoins, les dépositions des accusés, par tous les interrogatoires enfin, que le vaisseau *le Formidable* était dans l'état le plus déplorable avant la journée du 13. On l'observait toutes les nuits et ses pompes pouvant à peine suffire à le tenir sur l'eau ; on avait les inquiétudes les plus fondées de le perdre si le temps eût été plus longtemps mauvais ; il était réduit à 60 canons et n'en a pas moins soutenu vaillamment l'effort d'un ennemi supérieur depuis midi jusqu'à 3 h. 1/2. Le général a fait personnellement tout ce qui dépendait de lui pour donner à sa résistance le caractère le plus brillant ; blessé pour la seconde fois à 2 heures et porté au poste, le combat est continué avec le même acharnement par M. Le Tellier, et ne s'est terminé que lorsque ce capitaine n'a plus eu d'autre alternative que de laisser couler le vaisseau ou de le rendre à l'ennemi.

Le général, que le sentiment d'inquiétude inséparable de sa position rendait impatient de connaître les événements, ayant appris que le capitaine auquel il s'en était rapporté pour l'honneur du pavillon et en qui il avait mis toute sa confiance était tué, allait se faire reporter sur le pont ; déjà il avait crié à M. Johannene, de faire rehisser le pavillon et recommencer le feu, mais il paraît certain que cet ordre, qui d'ailleurs eût été

inexécutable, n'a point été entendu de cet officier, qui n'a pas descendu en bas et n'a probablement paru qu'un moment à la grande écoutille en faisant dans la première batterie la ronde que venait de lui ordonner M. Le Tellier. Le général ne l'a pas vu et aucun de ceux qui l'ont entendu donner cet ordre, n'ont pu savoir à qui il s'adressait; cet ordre était à peine donné, que M. Le Tellier paraît et annonce la reddition du vaisseau et lui fait connaître les causes qui l'ont rendue indispensable. Le général ne put donner que des louanges à cette conduite que je dois examiner bientôt après.

Je conclus donc à ce que :

Le Conseil considérant qu'aucune des manœuvres faites ou ordonnées par M. le contre-amiral Dumanoir, dans les journées des 11, 12 et 13 brumaire an XIV, ne portant le caractère de l'indécision et encore moins celui de la faiblesse; qu'aucune d'elles, en outre, n'ayant été cause de la reddition à l'ennemi de la division qu'il commandait, le déclare déchargé de toute inculpation sur le point de l'acte d'accusation et qu'il soit renvoyé absous;

Qu'attendu de plus que cet officier général a fait de sa personne tout ce qui dépendait de lui pour la défense de ses vaisseaux et l'honneur des armes de Sa Majesté, le Conseil déclare qu'il est honorablement acquitté et que son épée lui soit remise par le président.

L'examen de la conduite de M. le capitaine Le Tellier ne peut entraîner une aussi longue discussion. Cet officier avait fait tout ce qui dépendait de lui comme capitaine de pavillon commandant *le Formidable*, pour bien exécuter les ordres du général. Je n'ai pas besoin ici, Messieurs, de vous retracer l'état fâcheux de ce vaisseau au commencement de l'action; tout prouve que M. Le Tellier avait saisi les meilleurs moyens pour que les soins à donner au vaisseau ne distrayassent du combat que le moins d'hommes possible, mais son vaisseau réduit à 60 canons, faisant eau de toutes parts, ayant des mâts jumelés de partout et un gréement en mauvais état était véritablement très affaibli; il avait seulement un très brave équipage et M. Le Tellier me paraît en avoir tiré le meilleur parti possible.

La véritable responsabilité de M. Le Tellier porta depuis la blessure du général et de son transport au poste jusqu'à la reddition du vaisseau, et dura près de cinquante-cinq minutes.

Quand le général quitta le pont, le gréement du *Formidable* était presque entièrement haché, ses voiles criblées, ses gaillards presque déserts, le petit mât de hune prêt à tomber, un vaisseau était par son travers, deux dans sa hanche et le battaient avec avantage.

Le Duguay-Trouin était dans sa hanche de tribord fort maltraité; *le Mont-Blanc* venait d'arriver, forcé, sans doute, par quelques avaries; *le Scipion* était, de l'arrière, démâté et dans le plus grand état de délabrement.

Le gouvernail du *Formidable* ne pouvait plus jouer, le grand mât était prêt à tomber. Dans cet état de choses, M. Le Tellier envoie successivement un aspirant et un officier rendre compte de sa situation au général. On lui dit pour la première réponse *que le général s'en rapporte à lui pour l'honneur du pavillon*. Avant que la seconde lui parvint, l'état du vaisseau était tel qu'il allait infailliblement couler; il y avait sept pieds d'eau dans la cale, les pompes ne suffisaient plus, l'eau augmentait, le vaisseau recevait des coups sans pouvoir en rendre, attendu qu'il ne gouvernait plus; il estimait avoir 200 à 300 hommes hors de combat. Son premier sentiment fut cependant de se laisser aller à fond et il l'exprima. Sur les représentations qui lui furent faites, vu l'impossibilité bien démontrée de prolonger utilement sa résistance et d'être soutenu par les autres vaisseaux qui étaient eux mêmes très maltraités, il amena; il était 3 h. 30.

En allant rendre compte au général, il rencontra le sieur Silhouette, chargé de la seconde réponse; elle exprimait le désir de tenir tant que la mâture serait haute, mais l'eût-il reçue sur le pont, cela n'était plus possible et pendant même qu'il rendait ses comptes, le grand mât tombait. Le général approuva sa conduite et elle méritait de l'être. Je conclus donc à ce que ce capitaine soit honorablement acquitté et à ce que son épée lui soit remise par le président.

Je passe à l'examen de la conduite de M. le capitaine Berrenger, commandant *le Scipion*. Dans la ligne d'échiquier qui fut formée, ce vaisseau se trouvant le plus arriéré a été le plus exposé au feu des frégates; non seulement M. Berrenger a fait feu de ses canons de retraite, mais je remarque que toutes les fois qu'il en a trouvé la possibilité, sans s'exposer à arrêter sa marche qui était très médiocre, il a donné des embardées pour leur tirer des coups de canon de ses batteries et il est probable que cette manœuvre les a empêchées d'approcher d'aussi près qu'elles l'auraient pu.

Dans l'exécution des ordres ou signaux du général, ce capitaine a mis toute l'exactitude qu'on devait en attendre. Le retard de plus d'une demi-heure dans l'exécution du virement de bord par la contre-marche l'ayant exposé plus longtemps au feu de l'ennemi et l'ayant mis dans la nécessité de faire son mouvement sous celui de deux vaisseaux et à très petite portée, il a dû nécessairement être écrasé et je vois qu'effectivement dans cette manœuvre ses mâts et ses voiles sont criblés de boulets; qu'il est forcé de faire une arrivée très forte pour décharger ses voiles, n'ayant plus ni bras ni boulines ni écoutes ni amures et que, par suite de ce dégréement, il tombe sous le vent de la ligne et est obligé de faire le signal qu'il est dans l'impossibilité de suivre.

Il dut encore essuyer le feu des vaisseaux ennemis qui ont reviré après avoir dépassé la ligne française et celui des frégates qui l'attaquèrent sous le vent; alors son grand mât de hune fut coupé, son mât d'artimon tomba;

la chûte de ce mât et celle du grand hunier masquèrent une partie de sa batterie et les canons de retraite qu'il avait placés pour combattre les frégates qui étaient de l'arrière à lui et dans sa hanche, tandis qu'un vaisseau était resté par son travers pour le réduire ; il était isolé du reste de la division. Il tint dans cette fâcheuse position jusqu'à 3 h. 40, mais alors il vit qu'il ne lui restait plus d'espoir d'être secouru par les autres vaisseaux, *le Formidable* avait amené à 3 h. 1/2 ; *le Scipion* était criblé, le reste de sa mâture ne tenait plus, les voiles en lambeaux, six pieds d'eau dans la cale, plusieurs pièces démontées et beaucoup d'hommes tués ou blessés dans les batteries, rendaient inutile une plus longue résistance et l'ordre fut donné d'amener le pavillon.

Il me paraît évident que M. Berrenger a rempli en brave homme les obligations qui lui étaient imposées comme commandant un vaisseau de Sa Majesté. Je conclus donc à ce qu'il soit honorablement acquitté et à ce que son épée lui soit remise par le président.

Défense du contre-amiral Dumanoir (1).

Messieurs,

Le Conseil d'Enquête chargé de connaître de ma conduite dans les journées des 11, 12 et 13 brumaire an XIV, a rendu la justice la plus éclatante au courage et à la bravoure avec lesquels nous avons soutenu l'engagement du 13, à la suite duquel la division sous mes ordres a succombé. Mais en même temps, il pense que par mes ordres et signaux je n'avais pas fait tout ce que je devais, et il en déduit trois griefs qui n'attaquent il est vrai ni mon honneur ni mon courage ni ma fidélité, mais qui laissent en doute si, comme officier général, j'ai fait, par mes manœuvres, tout ce qu'il était possible, dans cette circonstance, pour sauver ma division.

J'ai dû provoquer moi-même, sous ce rapport, un nouvel examen de ma conduite. Je n'ai point, il est vrai, à repousser une accusation ni à me justifier d'un délit prévu par les lois, mais cette opinion laisse un doute sur mes talents, déprécie mon caractère et altère cette confiance qu'un général doit être si jaloux d'inspirer à ses frères d'armes.

C'est une nouvelle faveur que Sa Majesté m'a accordée en ordonnant la convocation d'un Conseil de Guerre devant lequel je pourrai discuter cette opinion et démontrer combien peu elle est fondée; je l'apprécie plus particulièrement en jetant un coup d'œil sur la composition de ce Conseil. Le mérite, l'expérience et l'intégrité de chacun de mes juges sont propres à inspirer toute ma confiance et me garantissent cette justice éclairée qui saura apprécier l'état de détresse de ma division et la supériorité des forces ennemies; la nécessité d'éviter une action par trop

(1) *Archives de la Marine*, BB4, 236. Autographe de Dumanoir.

inégale et qui devait être funeste, et cette variation des vents, qui tantôt me donnait et me faisait perdre l'avantage d'engager ce combat, qui tantôt me faisait concevoir l'espérance de l'éviter et qui me força enfin de l'accepter.

Je discuterai séparément chaque article du résumé du Conseil d'Enquête.

Il me reproche :

« 1° De n'avoir pas viré de bord dès 7 h. 1/2 du matin, au moment où « moi-même je l'avais proposé au capitaine du vaisseau *le Mont-Blanc*, qui « acquiesça à cette manœuvre et l'appuya de son avis; et d'en avoir an- « nulé l'exécution peu de temps après l'avoir ordonnée ».

Avant d'entrer dans les développements nécessaires, je regarde comme important de mettre au grand jour des vérités sur lesquelles je n'ai pas été à même de fixer le Conseil d'Enquête, n'ayant pu soupçonner la fidélité des rapports qui lui étaient soumis.

Messieurs les membres du Conseil d'Enquête, dont les profondes lumières et la grande expérience commandent le respect, auraient sans doute différemment jugé mes opérations s'ils n'avaient été induits à erreur par un rapport inexact. J'étais loin de concevoir la moindre défiance à ce sujet; en militaire loyal et franc, je devais compter sur la réciprocité de la part de mes subordonnés. Aussi, Messieurs, ai-je été sensiblement affecté en reconnaissant que je devenais victime, dans l'opinion du Conseil d'Enquête, de l'assertion la plus injuste et la plus fausse.

Cette assertion, je la trouve, Messieurs, dans la déclaration du capitaine du *Mont-Blanc* relative à mes conversations avec lui dans la matinée du 13.

Il m'est pénible, Messieurs, d'avoir à réfuter et à déclarer infidèle un rapport fait par un officier dont les malheurs m'ont vivement touché et qui excite encore mes regrets, mais mon honneur et le cri de ma conscience me défendent, en cette occasion, des ménagements que j'aurais aimé à garder, et m'imposent la loi de vous prier d'entendre la vérité.

Le Conseil d'Enquête rapporte ainsi mon dialogue avec le commandant du *Mont Blanc* :

« A 7 h. 1/2, le contre-amiral Dumanoir fit connaître au capitaine du « vaisseau *le Mont-Blanc* l'intention où il était de virer de bord pour « combattre 3 vaisseaux et 3 frégates de la division ennemie qui se trou- « vaient les plus avancés, parce que s'il avait l'avantage, il serait plus à « portée de combattre ceux qui venaient après. Le capitaine du *Mont-* « *Blanc* fut du même avis et ajouta qu'il était toujours à propos de virer « avant que les forces ennemies fussent toutes ralliées. »

J'observe ici, Messieurs, que mes expressions ne sont pas exactement relatées et que je ne reconnais pas de fidélité dans la réponse du capitaine du *Mont-Blanc*.

Voici ce qui eut lieu effectivement. Je hélai au capitaine du *Mont-Blanc* et je lui dis :

« Je n'aperçois que 3 vaisseaux et 4 frégates; préparez-vous à virer de « bord. Je vais aller attaquer l'ennemi, nous venger du combat du « 29 vendémiaire; j'espère que la journée sera glorieuse pour nous. »

Ce commandant me répondit qu'il voyait 8 voiles, dont 4 vaisseaux et 4 frégates, et que les chances étaient bien différentes.

Ce récit est consigné dans mon rapport; il est attesté par les témoins que vous avez entendus, par les rapports des officiers de mon état-major obligés par leurs fonctions de tenir note de tous les ordres soit verbaux, soit par signal; leur déclaration ne peut être suspecte et doit faire autorité. Ce qui vous convaincra encore davantage de la vérité de ce que j'avance, c'est la correspondance de ces officiers entre eux et par laquelle vous avez dû voir qu'au moment où parait le rapport du Conseil d'Enquête, ils se communiquent, des extrémités de l'Empire, leur étonnement sur de pareilles assertions et en reconnaissent la fausseté. Cet accord unanime de personnes qui se disent de confiance ce qu'elles savent, ce qu'elles ont vu, fixera, je n'en doute pas, votre opinion et vous convaincra de l'exactitude de ce que je viens de vous exposer.

Si je poursuis, Messieurs, le rapport du capitaine La Villesgris, je vois plus loin :

« Le capitaine du *Mont-Blanc* dit au contre-amiral Dumanoir que si « l'on ne virait pas de bord, *le Scipion* allait être mis hors d'état de suivre « et que bientôt *le Mont-Blanc* serait dans le même cas.

« Le contre-amiral Dumanoir répondit qu'il était toujours dans l'in- « tention de virer de bord et qu'il n'avait retardé que dans l'espoir que « l'ennemi aurait prolongé la ligne et rendu l'action générale sur ce bord, « mais que, d'après l'observation, il allait mettre le signal. »

C'est ici, Messieurs, que mon étonnement a dû se manifester d'une manière plus sensible. C'est sur ce point que j'appelle toute votre attention parce que cette seconde assertion donnant une nouvelle force à la première a dû nécessairement me représenter comme un général incertain dans ses manœuvres, incapable de juger des dangers de sa position, des moyens de les éviter et ne se dirigeant que sur les conseils de ses subordonnés

Ce récit, Messieurs, dont je vais vous démontrer la fausseté, doit naturellement exciter toute ma peine et toute mon indignation. Dans le chagrin que j'éprouve d'une semblable conduite, je me livrerais peut-être à des réflexions dont les mânes du malheureux capitaine du *Mont-Blanc* auraient à souffrir, et, par respect pour sa mémoire, je ne m'étendrai pas davantage sur cet objet (1). Il me suffira, je pense, de vous rapporter les faits tels qu'ils se sont passés pour qu'il ne vous reste plus de doute à ce sujet.

La division était en ligne de bataille; le signal de virer vent devant par

(1) *Note marginale au crayon :* Récrimine contre un mort et se justifie à ses dépens.

la contre-marche avait été fait. Impatient de voir que *le Duguay-Trouin*, chef de file, ne commençait pas le mouvement, je passai sur le gaillard d'avant et je lui intimai l'ordre, à la voix, de virer promptement de bord. C'est dans ce moment qu'on me prévint qu'on hélait du *Mont-Blanc*. Revenu sur la dunette, je parlai au capitaine La Villesgris, qui me dit que *le Scipion* souffrait et courait risque d'être dégréé; je lui répondis que je m'en étais aperçu et que je venais d'intimer l'ordre au *Duguay-Trouin* de virer promptement de bord.

Tel est, Messieurs, le récit fidèle de cette seconde conversation avec le capitaine du *Mont-Blanc*. Je l'affirme sur l'honneur, et les dépositions que vous avez reçues du capitaine Le Tellier, du capitaine Donnadieu et du maître charpentier du *Formidable* ne vous laissent pas de doute que j'ai passé sur le gaillard d'avant pour donner l'ordre au *Duguay-Trouin* de virer de bord avant d'avoir parlé au *Mont-Blanc*, puisque c'est dans ce moment même qu'on me héla de ce vaisseau. Ce n'est donc pas de l'avis du capitaine La Villesgris que j'ai donné l'ordre de virer de bord, puisque lors de ce second entretien il y avait près de demi-heure que le signal était en haut.

Le rapport de mon sous-adjudant, M. Jourdan, vient à l'appui des témoignages que vous avez entendus. Toutes ces pièces porteront la conviction dans vos âmes et vous démontreront jusqu'à l'évidence, l'inexactitude et la fausseté du rapport du capitaine du *Mont-Blanc*.

Je vous aurais moins entretenu, Messieurs, de ces erreurs, de ces contradictions, je dirai même de ces faussetés, si elles n'avaient en quelque sorte réglé l'opinion émise par le Conseil d'Enquête qui, admettant de confiance ces déclarations, a dû nécessairement en conjecturer les griefs qu'il m'impute et a dû ainsi être amené à donner une autre direction à son jugement sur mon affaire.

Quoiqu'il me soit permis de penser, Messieurs, que vous reconnaissez déjà que l'avis du Conseil d'Enquête reposant sur des fondements inexacts ne pouvait être d'une juste conséquence, je sens qu'il est dans l'ordre de votre devoir d'examiner les torts qu'il me suppose et de les discuter.

Ma tâche alors est de détruire l'impression que l'avis du Conseil d'Enquête a dû faire naître dans les esprits et de vous amener à une détermination unanime, favorable et propre à dissiper les nuages que j'ai vu avec chagrin s'élever sur mes opérations.

Pour détruire l'opinion du Conseil d'Enquête, opposons-lui les faits qu'il a cités:

Les mauvais temps avaient beaucoup augmenté les avaries que les vaisseaux avaient déjà essuyées dans le combat de Trafalgar, et particulièrement du Formidable et du Duguay-Trouin.

Les vaisseaux de la division avaient ordre d'observer le Formidable et d'avoir toutes les embarcations prêtes pour le secourir; l'état de détresse du vaisseau allant toujours croissant, ses voies d'eau exigeaient le service constant des pompes.

Voilà ce que reconnaît le Conseil d'Enquête. Et en effet, *le Formidable*, depuis l'affaire de Trafalgar, faisait constamment six à sept pieds d'eau à l'heure (1); dans les mauvais temps, il en a fait jusqu'à huit; il était cintré par la poulaine et les écubiers; toute la guibre était ébranlée; l'étoupe de la râblure de l'étrave était presque entièrement dehors et l'on n'attendait qu'un moment favorable pour lui couler la civadière qui avait été lardée à cet effet. Sa position était si désespérée que, depuis le dernier combat, lorsque le vent était un peu fort, la division avait ordre, tous les soirs, de l'observer pendant la nuit et de tenir les embarcations parées pour secourir l'équipage dans le cas qu'on fût obligé de l'abandonner. Les hommes constamment employés aux pompes étaient fatigués et sur les dents. Le vaisseau n'avait plus que 60 canons, ceux des gaillards ayant été jetés à la mer et en ayant un hors de service dans chaque batterie; des affûts et un gréement en mauvais état; la mâture jumelée. De plus, les pompes à chapelet étant forcément obligées de jouer pendant le combat, outre le monde qu'elles occupaient, donnaient beaucoup d'eau dans la batterie et gênaient le service des canons. Chacun des autres vaisseaux sous le rapport de la mâture et du gréement était, à peu près, dans le même état. *Le Mont-Blanc* faisait aussi de l'eau et était obligé d'avoir du monde aux pompes. Les meilleurs matelots et canonniers tués ou blessés dans les derniers combats ou laissés aux hôpitaux et enfin ceux existant à bord au poste des malades.

Quel était mon devoir dans cette situation? Eviter le combat ou ne l'engager volontairement qu'avec l'avantage du vent pour rester maître de l'interrompre ou de le continuer suivant les circonstances, et mettre enfin mon audace et ma résolution à le soutenir avec honneur, du moment où je serais forcé de l'accepter, car les ennemis étaient par trop supérieurs pour qu'aucune apparence de jactance ne pût leur en imposer. Je ne pouvais aussi m'abuser sur l'état de détresse de ma division.

Le Conseil d'Enquête reconnait lui-même que *l'état où étaient les vaisseaux dès avant ce combat exigeait constamment une partie des hommes pour le service des pompes; dans cette situation, la division ne pouvait avoir l'espoir de résister à des forces si supérieures qui se composaient de 4 vaisseaux et 4 frégates du premier rang, qui ne sortaient point comme elle d'essuyer un combat.*

Ma première pensée, en voyant que l'ennemi m'avait approché, fut de virer de bord et d'aller l'attaquer. Je m'y disposai, en formant une ligne d'échiquier babord, les amures à tribord. Les vents étaient à l'E.-S.-E. petite brise, et en revirant de bord tous à la fois, je me serais trouvé à l'autre bord en ligne de bataille pour aller attaquer l'ennemi. J'avais alors deux chances en ma faveur: l'une, de combattre avec l'avantage du vent

(1) *Note marginale au crayon :* C'est fort.

et de rester maître de diriger l'attaque; l'autre, de combattre isolément les bâtiments avancés, s'ils m'eussent attendu sans se replier.

Dans tout état de choses, je voulais profiter de l'avantage du vent pour attaquer. Dès que la ligne d'échiquier fut formée, j'ordonnai de faire le signal de virer de bord tous à la fois, mais au moment que ledit signal était prêt à hisser, les vents passèrent de l'E.-S.-E. au S.-S.-E.. Ce changement de vent dérangea toutes mes combinaisons et dut me faire changer de résolution. Les chances favorables dont je viens de parler n'étaient plus les mêmes, l'avantage du vent était perdu. En revirant alors, je me serais trouvé sous le vent, et je n'aurais pu combattre qu'avec désavantage. Le vent d'ailleurs continuant à culer, l'ennemi pendant quelque temps cessa de me gagner; l'horizon, en outre, chargé dans le S.-O. me fit présager un changement total dans le temps (il eut lieu en effet dans la nuit suivante) et me donna de nouveau l'espoir de m'éloigner de l'ennemi. L'état de détresse de ma division me faisait donc une loi impérieuse de prévenir l'engagement tant qu'il me resterait une lueur d'espérance de pouvoir l'éviter. Mais le Conseil d'Enquête, j'ose le dire, n'a jugé que d'après l'événement, lorsqu'il m'objecte que *du moment qu'il était décidé que l'ennemi vous aurait joint et forcé au combat, il fallait revirer.*

A 7 h. 1/2, il n'était point décidé que l'ennemi m'aurait joint et forcé au combat, puisqu'il n'a attaqué mon vaisseau de queue qu'à environ midi. Si les vents s'étaient fixés au Sud et S.-O. et que j'aurais pu réussir à éviter un engagement, on me reprocherait donc encore d'avoir attaqué trop tôt et sans y être forcé, et d'avoir perdu par cette manœuvre l'espoir de pouvoir échapper à l'ennemi.

Le Conseil d'Enquête ne me dirait-il pas alors avec fondement : « Vous « avez voulu montrer à votre escadre et aux Anglais de l'audace et de la « résolution; mais pouviez-vous espérer, par votre jactance, en imposer « à des forces aussi supérieures? Vous vous êtes battu comme un brave « homme, vous avez montré le courage d'un soldat; mais un chef doit « allier les combinaisons de la sagesse avec celles de la bravoure, la « réflexion avec l'audace. Votre devoir était d'éviter le combat et de ne « l'engager qu'avec l'avantage du vent, en restant le maître de diriger « l'attaque; le vent a changé et vous avez persisté dans votre résolution « comme si votre manœuvre devait être invariable. Votre seule chance « était la retraite et vous l'avez négligée. »

Qu'aurais-je à répondre?

C'est donc ainsi que, d'après les événements, un militaire qui a rempli honorablement ses devoirs se serait trouvé, dans l'un et l'autre cas, exposé au blâme, et cela seulement parce qu'il aurait été malheureux. Mais j'aime à me rassurer en me flattant que le Conseil de Guerre saura apprécier mes raisons et voir que le reproche d'indécision qui m'a été fait ne peut m'être imputé, puisque je n'ai changé d'intention qu'à raison de la variation des vents et des circonstances. Car, en effet, telle manœuvre

qui est bonne dans un moment peut devenir préjudiciable un quart d'heure après. Je parle à des marins trop expérimentés pour avoir besoin de donner plus de développement à cette idée.

J'aurais dû virer de bord, dit toujours le Conseil d'Enquête, *parce que si les ennemis avaient eu la présomption de m'attendre, la chance pouvait être heureuse; il y a cependant apparence que les ennemis en auraient fait autant pour se replier et se rallier.*

Ainsi le Conseil détruit lui-même la probabilité de sa supposition. Oui, sans doute, les frégates se seraient repliées sur leurs vaisseaux. Qu'aurait donc produit cette manœuvre sans avoir l'avantage du vent? De remplir le but de l'ennemi en me rapprochant de lui, lui donner les moyens de se rallier et de me combattre avec toutes ses forces, car le quatrième vaisseau et la quatrième frégate n'auraient pas tardé à rejoindre avec l'avantage du vent. Qu'on juge maintenant quelle chance heureuse j'ai négligé avec des équipages affaiblis et exténués de fatigue, et avec des vaisseaux délabrés dont un, *le Formidable,* ne se soutenait sur l'eau que par le jeu continuel de ses pompes (1). La seule chance qui fût en ma faveur était d'éviter un combat trop inégal et qui devait être funeste. J'ai donc dû saisir toutes les apparences d'un changement dans les vents, me livrer à cet espoir et à cette probabilité qui m'offraient seuls la possibilité de sauver ma division, puisque *son état de détresse ne me permettait pas de résister à des forces supérieures.* Mon devoir était donc d'éviter le combat; c'est l'exposé même du Conseil d'Enquête, ce sont les faits qu'il a consignés qui me justifient du tort qu'il me reproche.

« 2° De s'être laissé, pendant plus de quatre heures, chasser et canon-
« ner par les frégates de force qui attaquaient ses vaisseaux avec trop
« d'avantages par la poupe, au lieu de faire combattre ces mêmes frégates
« bord à bord par les meilleurs marcheurs de mon escadre. »

C'est à tort que le Conseil d'Enquête me fait ce reproche. Vous avez dû voir dans mon rapport et dans le journal de mon capitaine de pavillon, M. Le Tellier, ainsi que par les pièces de la procédure, que dès que les vents eurent changé et empêché l'exécution de mon projet de virer de bord, j'ordonnai au *Duguay-Trouin* de se laisser culer pour combattre et éloigner les frégates; il se laissa en effet culer un peu, mais il se contenta de tirer avec ses canons de retraite. Voyant qu'il ne remplissait pas mes intentions, je le fis héler de nouveau et, prenant le porte-voix, je lui réitérai moi-même l'ordre de se laisser culer pour présenter le travers aux frégates, pour les repousser et, tâchant de les dégréer, retarder leur marche. En outre, la division qui, dès le matin, avait eu ordre de former une ligne d'échiquier, s'est assez constamment trouvée sur une ligne de front, chaque vaisseau présentant par conséquent la poupe aux fré-

---

(1) *Note marginale au crayon :* Si *le Formidable* a été conduit en Angleterre après le combat, il tenait donc sur l'eau auparavant!

gates, et même *le Scipion*, dont la position permettait parfois de tirer quelques coups de canon de ses batteries, les a souvent arrêtées. Ces frégates, d'ailleurs, ne nous ont canonné que de très loin, puisque vers 11 heures, un boulet qui a blessé à mes côtés mes adjudants, MM. Gardet et Olivier, n'a pas dépassé la dunette où il est resté. En un mot, comme il vous l'a été démontré, elles n'ont point fait de mal à la division; elles ont coupé quelques manœuvres, fait quelques trous dans les voiles, mais elles n'ont point désemparé les vaisseaux, elles n'ont pas retardé leur marche, ni rien fait perdre de la seule chance qui fût en ma faveur: l'espoir d'éviter un combat que l'on me fait un reproche d'avoir différé, comme si j'avais ajourné une victoire certaine.

« 3° De n'avoir viré de bord que sous le feu des vaisseaux ennemis, « lorsqu'ils avaient déjà attaqué sa queue. »

L'escadre française se trouvait dans un mauvais état par les combats qu'elle avait déjà eu à soutenir; nos canonniers, braves et hommes de courage, n'étaient cependant pas adroits; j'en avais la conviction, et l'expérience ne me l'a depuis que trop confirmé.

Il fallait remédier à tous ces inconvénients en combattant de très près et à portée de pistolet; c'était là mon but, et j'ai dû chercher à l'atteindre.

Pour me rapprocher autant que possible de l'escadre ennemie et éviter qu'elle eût de l'avantage dans ses manœuvres et le feu de son artillerie, je devais ne virer de bord qu'au moment opportun, pour me placer par cette évolution à très petite distance et livrer ainsi le combat (1).

Ce furent ces motifs qui me déterminèrent, Messieurs, à n'ordonner cette manœuvre qu'à l'instant où je la jugerais nécessaire; j'avais assez bien établi mes combinaisons pour choisir le moment favorable et lorsqu'il fut arrivé, je fis le signal de virer de bord vent devant par la contremarche. Ce signal, Messieurs, vous l'avez déjà appris, était hissé depuis une demi-heure à peu près sans qu'il fût exécuté par le vaisseau *le Duguay-Trouin*, qui, étant le chef de file, devait commencer l'évolution. Je vous ai instruit, qu'impatient de ce retard, qui laissait en souffrance *le Scipion*, je m'étais porté de l'avant pour réitérer cet ordre à la voix et ce ne fût qu'alors que le virement de bord eut lieu.

Il m'en coûte, Messieurs, d'être forcé d'avouer que c'est à cette lenteur, qu'il faut attribuer l'attaque partielle qui eut lieu sur mon vaisseau de queue. Le souvenir de la gloire que s'était acquise dans diverses affaires le malheureux capitaine de ce vaisseau et sa mort honorable m'imposent ici le silence et me défendent toute réflexion ultérieure (2). Je me bornerai à vous exposer mon plan d'attaque, vous pourrez ensuite le juger.

En combattant l'ennemi de près, j'avais le même avantage que lui dans

---

(1) *Note marginale au crayon:* Excuse bien mal trouvée.

(2) *Note marginale au crayon:* Il dit toujours qu'on lui a désobéi et toujours les morts.

mes évolutions et dans mes manœuvres auxquelles l'état de mes vaisseaux ne me permettait pas de me livrer avec confiance. Je devais penser que le feu de notre artillerie bien nourri et bien soutenu pourrait, à petite portée, en dégréant, par quelques bordées heureuses, quelques-uns des vaisseaux ennemis, me donner les moyens de me soustraire à la poursuite de forces aussi supérieures ou au moins les combattre avec avantage.

Telles étaient mes combinaisons, tel était mon but. Vous connaissez les causes qui ont empêché qu'il ne fut rempli ; puis-je en être blâmé ? Je m'en rapporte sur ce point, Messieurs, à vos lumières et à votre expérience; il n'est personne de vous, qui n'ait été à même de reconnaître que j'avais pris le parti le plus convenable dans la position où je me trouvais.

J'ai détruit, Messieurs, les principales inculpations dirigées contre moi ; la quatrième, qui n'en est qu'une conséquence, doit disparaître d'elle-même.

Le reproche d'indécision, Messieurs, n'existe plus et ne peut plus exister dès qu'il est prouvé que j'ai eu dans tous les instants mon plan formé ; que j'ai approprié ce plan aux circonstances ; que mes combinaisons étaient exactes et que je les ai suivies autant que je l'ai dû et que je l'ai pu.

Pour prononcer sur ce grief, qui attaque de si près ma réputation, veuillez bien, Messieurs, reprendre l'ordre de mes mouvements et vous y verrez que, dès le matin du 13 brumaire an XIV, j'ai eu l'intention de virer de bord et que j'ai pris les mesures les plus convenables pour exécuter ce mouvement avec succès pour aller attaquer l'ennemi. Aussitôt que le vent eut changé, je pris une résolution nouvelle et conforme à la circonstance; cette résolution, dictée par la prudence et par une sage combinaison, m'obligeait à continuer ma route sur le même bord en prenant chasse.

Vous apercevrez qu'aussitôt après cette détermination, je me suis empressé de faire combattre les frégates qui nous canonnaient en ordonnant au vaisseau le meilleur marcheur de rester en arrière et tenant les trois autres dans la position la plus convenable pour répondre au feu de l'ennemi et l'éloigner. Ces frégates ne nous ont fait aucun mal et n'ont point arrêté la marche de la division et, pendant près de deux heures, l'ennemi cessa de me gagner.

Cependant le vent mollissant de nouveau, les Anglais reprirent leur supériorité de marche et, à 11 heures 1/4, je juge le combat inévitable. Je me dispose alors à le livrer le plus près possible, comme le seul moyen de tirer bon parti et de mes canonniers et de la triste situation de ma division. Je fais les signaux convenables pour éviter un engagement partiel, mais le retard apporté dans l'exécution de mes ordres laissa *le Scipion* en souffrance.

Dès que je fus à l'autre bord, j'eus le projet de revirer sur l'ennemi; les avaries du *Formidable* et plus particulièrement celles du *Scipion* me forcèrent à conserver les mêmes amures.

Vous reconnaîtrez facilement, Messieurs, dans toutes ces manœuvres, dans cette suite de mouvements, une résolution ferme et soutenue; mais les vents, le retard dans l'exécution des signaux et les avaries viennent la contrarier et y mettre obstacle.

Toutes ces combinaisons, toutes ces manœuvres suivies avec méthode, vous prouvent que j'avais un plan, que je n'en ai jamais dévié et repoussent victorieusement le reproche d'indécision.

Je termine ici, Messieurs, les détails dans lesquels je devais entrer pour vous fixer sur la conduite que j'ai tenue dans les journées des 11, 12 et 13 brumaire an XIV. Il m'est permis de croire que mes combinaisons, mes manœuvres et ma constante résolution de défendre avec honneur le pavillon de Sa Majesté obtiendront vos suffrages. Ma conscience, vos lumières, votre expérience, et surtout votre sévère impartialité, me font attendre avec tranquillité le résultat de la tâche qui vous est imposée.

J'ose donc me flatter que le jugement que vous allez porter me dédommagera complètement des chagrins que m'ont occasionnés des nuages qui ont si injustement plané sur moi, et me procureront l'avantage inappréciable de donner de nouveau à notre auguste Souverain des preuves de mon zèle et de mon dévouement.

Je ne cesserai pas de vous entretenir, Messieurs, sans vous faire connaître particulièrement la conduite honorable que les capitaines, officiers et équipages sous mes ordres, ont tenue dans cette malheureuse circonstance. Vous l'apprécierez, Messieurs, en vous rappelant que la division française dans l'état de détresse où je vous l'ai dépeinte, ne présentait que 282 bouches à feu à l'ennemi qui avait à lui en opposer 484, et que, malgré cette disproportion, ce choc a été soutenu avec une ardeur et une opiniâtreté dignes des plus grands éloges et auxquelles l'ennemi même n'a pu se défendre d'accorder son admiration (1).

Il m'est agréable de pouvoir faire connaître au Conseil que dans l'affaire du 13, comme dans toutes les occasions, je n'ai eu qu'à me louer du courage, du zèle et du dévouement des braves capitaines placés sous mes ordres, et si l'audace et le sang-froid avaient pu apporter quelque changement dans notre position, j'aurais, sans doute, obtenu un succès satisfaisant.

J'étais d'autant mieux secondé que la bravoure et l'activité de mon capitaine de pavillon, M. Le Tellier, m'étaient depuis longtemps connues, et que je n'ai eu qu'à me louer d'avoir près de moi un officier supérieur aussi distingué. Aussi m'a-t-il été pénible d'avoir à penser qu'on ait pu donner aux expressions contenues dans mon rapport, une interprétation défavorable à cet estimable capitaine qui n'a cessé de justifier ma confiance.

---

(1) *Note marginale au crayon :* L'ennemi ne dit pas du tout cela ; d'ailleurs, le meilleur moyen de rehausser notre bravoure quand nous sommes victorieux, c'est d'exalter celle de l'ennemi que nous avons vaincu.

Il vous est réservé, Messieurs, de récompenser tous ces braves dans le jugement que vous allez rendre, et j'aime à me persuader que vous reconnaitrez qu'ils ont des droits à votre estime et qu'ils n'ont cessé de mériter la bienveillance du Gouvernement.

Jugement du Conseil de Guerre Maritime du Port de Toulon (1).

Aujourd'hui, 8 mars 1810, sur les 8 h. 1/2 du matin, s'est assemblé, à bord du vaisseau amiral mouillé en ce port, le Conseil de Guerre maritime convoqué d'après les ordres contenus dans le décret du 12 janvier dernier, etc...

Le Conseil de Guerre maritime, après en avoir délibéré à huit-clos, les opinions individuellement émises en commençant par le grade inférieur, le Président ayant émis son opinion le dernier sur les questions correspondantes successivement posées par lui, faisant droit aux conclusions de M. le Général Procureur Impérial, a déclaré à l'unanimité que dans les journées des 11, 12 et 13 brumaire an XIV (2, 3 et 4 novembre 1805), M. le contre-amiral Dumanoir, commandant une des escadres de Sa Majesté, a rempli tous ses devoirs d'officier général, que ses manœuvres ne peuvent être blâmées, et le Conseil, l'acquittant honorablement, charge son Président de lui rendre son épée.

Le Conseil déclare également à l'unanimité que le capitaine Berrenger, commandant le vaisseau *le Scipion* dans les journées précitées, n'a encouru aucun blâme pour ses manœuvres, qu'il a défendu son vaisseau jusqu'à la dernière extrémité ainsi que le prescrivaient les règlements, que le Capitaine est honorablement acquitté, et charge son Président de lui rendre son épée.

En ce qui concerne le capitaine Le Tellier, commandant le vaisseau *le Formidable* dans les mêmes journées, le Conseil déclare à l'unanimité que le Capitaine a tenu une conduite honorable dans la défense du vaisseau qui lui était confié; il l'absout de toute accusation et charge également son Président de lui rendre son épée.

Signé : MARTIN, VIOLETTE, L. TRULLET, FAYE, BAUDIN, COSMAO, ALLEMAND, H. GANTEAUME et GIRAUD, greffier.

---

(1) *Archives de la Marine*, B B4, 236.

SUPPLÉMENT

AUX

RAPPORTS PARTICULIERS SUR LA BATAILLE DE TRAFALGAR [1]

RAPPORTS ESPAGNOLS [2]

(1) Voir p. 149 à 281.

(2) L'ordre de la ligne de bataille du 15 vendémiaire (voir p. 124) adopté comme ordre de succession des rapports (particuliers) français sera conservé pour les rapports espagnols.

3ª ESCUADRA (1)

NEPTUNO

Parte dado por el Comandante del navío Neptuno *D. Cayetano Valdés* (2).

Cádiz, 2 de Noviembre de 1805.

Excmo Sr. — En consecuencia al aviso de V. E. para que le informase sobre las ocurrencias del navío *Neptuno* de mi mando, diré : Que, hallándome, en la mañana del 21, unido á la Escuadra y en el lugar que la señal de la noche anterior me había prefijado, hice la señal de Escuadra enemiga al S.-S.-O., como á las 7 de la mañana, que me contestó con la inteligencia el navío *Bucentaure*.

Á las 9 1/2, en virtud de la señal núm. 2 de una sola bandera, verifiqué la virada en redondo, quedando á la cabeza de la línea con gavias y juanetes.

Á las 11 3/4, vi romper el fuego en la retaguardia y centro de la línea, y, á muy pocos momentos, lo verifiqué yo viniendo á mi través de barlovento un navío de 74 enemigos, que venía á incorporarse á su Escuadra, con el cual me batí hasta la una, no habiendo tenido en todo este tiempo averías de consideración.

Á la 1 3/4, vi la señal que mandaba á la vanguardia virar en redondo á un tiempo y acudir á sostener el cuerpo ó división atacada, lo que ejecuté inmediatamente sin esperar el momento que vi izado poco después en el navío *Formidable*, el que, con el resto de la vanguardia, estaba haciendo lo que yo ya tenía verificado.

Á las 2 1/4, teníamos, por nuestra mura de barlovento, cuatro enemigos: uno de ellos de tres puentes, que, con viento algo más fresquito que hasta entonces reinaba, y fuerza de muros con las amuras á babor, se dirigían á doblar *el Trinidad* y *Bucentaure*, desarbolados ya de todos sus palos; con ellos, travé un vigoroso combate, así como los demás buques de mi inmediación, que eran todos franceses en número de cuatro.

Á las 3 1/2, habiendo arribado algo la división enemiga, pasó por sotavento de la nuestra y á muy poca distancia, en cuyo tiempo fué cuando recibí averías de consideración, pues perdí el mastelero de velacho y parte de la cofa de trinquete, cortados muchos obenques de este palo; faltó el estay mayor, la verga de trinquete, el mastelero de gavia, atrave-

---

(1) Le rapport du *Rayo* (*Donnegal*, 3 lieues à l'Ouest de Rota, sans date) ne concerne que les événements postérieurs à la bataille du 21 octobre; celui du *San Francisco de Asis* (Port de Sainte-Marie, 27 octobre 1805) a été publié par le lieutenant de vaisseau Croquer, dans la biographie de L. Antonio Florés.

(2) *Archivo de la Capitanía general del Departamento de Cádiz*. Rapport adressé à l'amiral Gravina.

sado el palo mayor por cinco partes, cortados todos los obenques y quinales de la banda de babor y cinco de la estribor; dos cañones en el entrepuente desmontados y varios balazos á flor de agua por donde entraba bastante agua.

Á las 4 menos algunos minutos, me demoraban los enemigos por la aleta de babor, y yo estaba muy cerca del *Trinidad* y *Bucentaure*. A esta sazón, cayó el palo mesana y en sus ruínas fuí herido en la cabeza y nuca, con lo que perdí el sentido, y conducido abajo, á donde nunca pensé retirarme, sin embargo de haberme sentido herido tres veces durante la acción.

Desde esta época, nada sé por mí mismo, pero por relación que tengo circunstanciada de mis oficiales, tengo entendido que mi navío se conservó á la voz del *Trinidad* y *Bucentaure*, de la vuelta encontrada; que los enemigos reviraron sobre mi navío y lo doblaron por barlovento, y que, por último, algunos minutos antes de ponerse el sol, hallándose con 30 muertos y 47 heridos, enteramente desarbolado, haciendo bastante agua y abrumado del superior número de los enemigos que se echaron sobre mi navío, que fué el único que estaba en aquellas aguas, determinaron rendirse á fuerzas tan desiguales.

Durante la acción, traté de represar el *Trinidad*, al que suponía en poder de los enemigos, pero todos mis botes estaban pasados á balazos.

El 22, en la tarde, remolcó el *Neptuno* al navío *Minotaure*, inglés, estando el viento fresco al Sur, pero, al poco tiempo, soltó el remolque y así anochecimos, habiéndose visto la costa del Cabo de Trafalgar á bastante distancia.

Á las 12 de la noche, sobre una fuerte cabezada, se desplomó el palo mayor, y cayó dentro, ocasionando algunas desgracias, entre ellas la muerte del Contador D. Diego de Soto, que estaba, así como los demás Oficiales, en la cámara baja cuya cubierta se partió, como igualmente la de la toldilla al sentir tan fuerte peso.

Á las 3, se dió fondo y al amanecer, estábamos al S.-O. de Cádiz, distante de ocho á nueve millas, siguiendo el viento por el Sur fresquito.

Á las 9, salió una división del puerto, y los ingleses que había á bordo picaron el cable, pero, á poco rato, viéndose próximos de nuestros buques, se rindieron prisioneros y se apoderaron los míos de las armas y de las escotillas.

Á las 10 1/2 del día 23, hicimos derrota á Cádiz con viento al S.-O. y á favor de unas bandolas.

Á las 11 1/2, pedimos remolque á la fragata francesa *Hortense*, que nos lo dió un breve rato, pero luego que faltó el calabrote nos abandonó y viró de la vuelta de fuera.

Á las 4, dimos fondo al N.-N.-E. de Cádiz, próximo á la costa del Puerto de Santa María en diez brazas; el viento, que fué fresco durante el día, cargó en la noche, y, á pesar de tener mi navío dos anclas en el agua, por 60 brazas, faltaron á las doce de la noche y varamos poco después.

Al día siguiente y sucesivos se trabajó en forma las fangadas, en las que fué remitiéndose la gente, y tengo entendido que sólo veinte hombres se han ahogado; por último, con el auxilio de las barcas pescadoras, salí yo con mi segundo, que está gravemente herido, los demás heridos de la tripulación y los Oficiales, dejando ya solo el navío.

No puedo menos de hacer presente á V. E. que todo el tiempo que estaba sobre cubierta, la Oficialidad, tripulación y guarnición, desempeñaron completísimamente sus respectivos deberes, dando continuas pruebas del valor y serenidad más grande, de que resultó el mayor orden y silencio en toda la acción...

Cayetano Valdés.

1ra ESCUADRA

SAN AGUSTÍN

Parte del navío San Agustín (1).

Cádiz, 13 de Noviembre de 1805.

..... Formada la escuadra en línea de batalla, orden inverso, mura á babor, ocupaba en ella este navío la cabeza del centro de la Armada por la proa del *Trinidad*. Una de las columnas en que desplegaron los enemigos, se dirijió al medio de la vanguardia, recorriendo desde allí por barlovento hasta el centro, en cuyo instante ordené hacer fuego, que, efectivamente, se rompió en todas las baterías con serena prontitud, actividad y, á mi parecer, con conocido acierto. Duró hasta las tres, poco más ó menos, hora en que, habiendo desfilado toda la línea enemiga, y atacado al navío *Trinidad*, cortando el centro por aquella parte y abrumándole sobremanera, mandé pasar la gente á estribor y, por señal del *Trinidad*, de arribar y sostenerle de su desventaja; así lo ejecuté, dirigiéndome derechamente sobre un navío de tres puentes que le batía por estribor, á quien, á las primeras descargas hechas con todo ardor y acierto, rompimos parte de sus vergas; pero, al fin, rendido el *Trinidad*, se emplearon contra el *San Agustín* los dos navíos de tres puentes que, por babor y estribor, le batían, tomando nuestras aletas y enfilando todas sus baterías en las que quitaron una porción de cascabeles á sus cañones, á quienes se les contestaba con las miras de popa y algunos cañones de esta parte, pues era preciso, además, continuar el fuego por el costado contra otros dos navíos de 80, que, por estribor y mura de la misma banda, nos acribillaban á metralla. Roto el centro y rendidos algunos buques de él, se replegó el enemigo en número

(1) *Archivo de la Capitanía general del Departamento de Cádiz*. Rapport adressé à l'amiral Gravina.

de cinco navíos sobre éste, que sostuvo su fuego hasta más de la cinco y media de la tarde, que fué preciso ceder á tanta superioridad y á dos repetidos abordajes : que al tercero ya no pudo openérseles suficiente gente por hallarse ocupada en las baterías la poca que restaba, continuando el fuego contra los otros buques que me estrechaban á tiro de pistola.

En conclusión, Excmo Sr, desarbolado del palo de mesana.....

Felipe JADO CAJIGAL.

SANTÍSIMA TRINIDAD

Parte del navío Santísima Trinidad *por el Jefe de Escuadra D. Baltasar Hidalgo de Cisneros* (1).

Algeciras, 31 de Octubre de 1805.

Excmo Sr. — Considerando á V. E. impuesto en todas las ocurrencias de la Escuadra en el combate del día 21 de Octubre, sólo me ceñiré á participarle los particulares del navío *Santísima Trinidad*, en que tuve arbolada mi insignia.

Colocado dicho navío por la proa y á corta distancia del Almirante francés, en la formación de la línea de batalla inversa, por la señal que, para ello, hizo dicho Jefe á las ocho y media, en cuya situación y dispuesto todo para emprender el combate, luego que llegaron á tiro de ello el navío del Almirante Nelson, que, seguido de otros dos de tres puentes, se dirigían hacia nosotros; pero ya más cerca, á las 11 1/2, y reconociendo que su rumbo se dirigía á cortar la línea entre la popa del *Trinidad* y proa del Almirante francés, mandé, para evitarlo, que se metiesen las gavias en facha, estrechándome á la mayor inmediación posible, con el referido navío francés, y empezando á las doce, para el mismo efecto, un fuego vigoroso y sostenido; conseguí de dicho modo frustrar el intento del Almirante inglés, pero, verificando el corte por la popa del *Bucentaure*, se colocó á nuestra aleta de estribor á muy corta distancia, ejecutando lo mismo por la parte de babor los otros dos navíos de tres puentes que le seguían, en cuya disposición continuamos el combate con los tres referidos buques, que también batían al *Bucentaure*, el que, habiendo sido desarbolado de sus palos mayor y mesana, á cosa de las tres mandé forzar de vela en lo posible, según el mal estado en que ya se hallaba nuestra maniobra, así para separarme de dicho navío que, con la falta de sus palos se nos venía encima, como para alejarme algo del fuego de los enemigos y poder reparar algún tanto las averías y volver de nuevo al fuego; pero el viento muy flojo y marejada no nos permitieron ganar distancia, al paso que, por instantes, se aumentaban los destrozos en el aparejo; á las 3 1/2, me reti-

(1) *Archivo de la Capitanía general del Departamento de Cádiz.*

raron herido, y, al cuarto de hora, me participó el Comandante el estado deplorable en que se hallaba el navío.

Seguidamente, bajó herido como ya lo estaba el segundo, y verbalmente me informó hallarse ya sin gobierno por estar enteramente desarbolado de todos sus palos, inutilizada mucha parte de artillería y la restante sin poder hacer fuego por hallarse embarazados los puentes con los palos jarcias y velamen; con muchos balazos á flor de agua y cubiertas sus baterías de cadáveres y heridos, le envié á decir al tercer Comandante, con mi único Ayudante, D. Francisco Basurtó, continuase la acción en lo posible, sin rendirse antes de consultar con los Oficiales que quedaban en la acción, lo que, verificado, según me participó, á las cuatro quedó el navío rendido, manifestándolo con una bandera enemiga que presentó en la mano, por no haber paraje donde colocarla y evitar de dicho modo la total mortandad de la gente, que, sin poder hacer fuego, lo estaba sufriendo.

El navío quedó en tal mal estado que, sin embargo de haberme manifestado los oficiales ingleses que lo marinaron, el empeño del Almirante Nelson de rendirlo y conducirlo á Inglaterra, para cuyo efecto le había destinado los tres navíos más fuertes de su Escuadra, tuvieron que desistir de esa idea, sacándonos precipitadamente al tercer día del combate por la excesiva agua que no podían achicar las bombas, las que, en la misma noche, lo sumergió enteramente, quedándome el recelo de que hayan perecido en él más de ochenta heridos graves que se hallaban en la enfermería, por el corto tiempo que proporcionó el navío para trasbordarlos, pues que el navío *Prince* inglés, á que yo fuí conducido con la oficialidad, sólo vinieron unos 350 hombres de la tripulación.

Considerando que el resto pasaría al navío *Neptune*, inglés, que también auxilió á ello.

Debo elogiar á V. E. la bizarría é intrepidez con que se portaron en la acción los Comandantes, oficialidad y tripulación.

De los primeros, acompaño á V. E. lista de los muertos y heridos, sin que me sea fácil verificarlo con los segundos, así por la división última de ellos, como porque, en los dos días que permanecimos en el navío, sufrieron una fatiga incesante, así para achicar su agua como para sujetar su artillería y demás trabajos que acarreaba el mal estado del navío, pero, según el número de los que se arrojaron al agua en la noche del combate y días siguientes, computo en unos 300 hombres la pérdida total, incluyendo en ella los que quedaron heridos si, como creo, no se salvaron.

Al siguiente día de nuestro transbordo, entró el temporal que sufrimos en el expresado navío, y, al finalizar aquél, según observé no quedaba, en el cuerpo fuerte de la Escuadra inglesa, ningún navío de los nuestros apresados, y sólo el *San Juan* encontramos en Gibraltar, á nuestra llegada á este fondeadero, sin que hasta ahora lo haya verificado ningún otro buque de la combinada.

Ayer nos remitieron á esta población, desde la que voy dirigiendo á esa capital, la oficialidad y tripulación prisionera, quedando yo para

verificarlo á mi destino de Cartagena, si por V. E. ó el Capitán general del Departamento no se me ordena otra cosa...

Baltasar Hidalgo Cisneros.

Noticia del navío **Santísima Trinidad** (1).

(Sans date).

Apenas se formaba la línea de combate mura á babor, viento al O. y mar gruesa, los enemigos á barlovento, dando caza á un largo O. en popa á toda vela, prolongados en toda la extensión de la armada combinada, empezó el combate como á las 11 y 1/2 de la mañana, por la retaguardia, rompiendo el fuego el *Royal Sovereign*, navío de tres puentes, de la insignia del vice-almirante Collingwood, contra el *Santa Ana*, de la del teniente general D. Ignacio de Álava, también de tres puentes.

El navío *Victory*, del mismo porte y de la insignia del general en jefe el vice-almirante Nelson, se dirigió, en la posición que tenía la armada inglesa, hacia el centro de la combinada, formando con el *Téméraire* y el *Neptune* de tres puentes, una línea casi paralela de la que formaban en aquella parte el *Bucentaure*, de 80 cañones, de la insignia del almirante Villeneuve, por su proa del *Trinidad*, de la del jefe de escuadra D. Baltasar Cisneros, y por la de éste el *Héros*, navío francés de 70 cañones, con el ánimo bizarro y el más intrépido de cortar la línea por entre el *Trinidad* y *Bucentaure*.

Desde el *Santa Ana*, fué corriendo el fuego hacia la cabeza y cola de la línea, y, en pocos momentos, quedó empeñado un combate general. El *Trinidad*, con su gavia y sobremesana en facha, cerró su diferencia con el *Bucentaure* para oponerse á aquel atrevido intento, retardando su fuego, á pesar de los deseos y ardor generales, y se mantuvo en una generosa amenazante por la aleta de estribor á tiro de pistola. En seguida de él y á muy corta distancia suya, llegó el *Neptune* y tomó la aleta de babor del *Trinidad* al mismo tiro de pistola; y como el *Victory* iba cayéndose á sotavento y quedándose por la popa, resultó el poder batir los tres navíos ingleses con la misma ventaja y al propio tiempo al *Trinidad* y al *Bucentaure:* entonces se mudó la fortuna.

El *Trinidad*, todavía con sus palos, masteleros y vergas arriba, menos la de velacho, vió desarbolar de los mayor y mesana, destrozar y rendir al *Bucentaure* como á las 3 de la tarde, casi abordado con él, después de lo cual el fuego de los tres navíos ingleses se dirigió solo al *Trinidad*, y por último, dejando por la popa desmantelados, y, por consiguiente, sin salida, al *Bucentaure* y al *Victory*, permanecieron en su ventajosa situación el *Téméraire* y el *Neptune*, destrozando con un fuego incesante al *Trinidad*, que se mantuvo, casi sin poder hacer del suyo uso, en defensa desesperada,

(1) Copie du manuscrit appartenant à la famille du général Morquecho.

hasta quedar arrasado de todos sus palos, cubiertos de destrozos de ellos y de los de sus vergas, masteleros, jarcias y velas, habiéndose retirado ya heridos y quedado muertos cuantos tenían destinos en la toldilla, alcázar y castillo, desde el general hasta el guardiamarina que custodiaba la bandera, quedando solo el comandante sobre el alcázar, hasta que, cayendo herido de un astillazo en la cabeza y sin sentido, fué llevado al sollado después de las cuatro de la tarde.

Entonces el general Cisneros, que también lo estaba gravemente, dió orden por un ayudante al tercer comandante, que tenía su destino en la primera batería, de que subiese al alcázar, y que juntase allí los oficiales en acción, esperando al *Victory*, que se figuraba debía ser su adversario particular, el cual gobernaba con su expresada división á un rumbo diagonal de vanguardia retaguardia, á un largo abierto por estribor, porque, cerrada la distancia expresada, se dirigía á cortar por la popa del *Bucentaure*, y cuando iba á cruzar por el través de barlovento del *Trinidad* á un tercio muy corto de tiro de cañón, rompió éste el fuego más bien dirigido, incesante y terrible, tanto que, desde aquel momento, empezó á experimentar el *Victory* averías de la mayor consideración en su arboladura y aparejo, y, á la mitad del combate, como á las dos de la tarde, ya había desarbolado del palo mesana por su fogonadura, de sus masteleros mayores y sus vergas todas, y se hallaba sin gobierno para dirigirse á efectuar su valerosa resolución de cortar la línea.

En esta situación, en lugar de seguir su rumbo, arribó en popa y orzó por babor, tal vez involuntariamente, barloándose á tiro de fusil con el *Trinidad*, presentándole el costado y todos sus descalabros.

No es tan fácil como describir lo material de esta escena, expresar hasta qué grado se reanimaban el ardor y la confianza del *Trinidad*, con la presencia de aquel espectáculo.

En estos momentos, el *Téméraire*, á toda vela, se interpuso entre el *Victory* y el *Trinidad*, y con tan atrevida acción, sacó á aquél del empeño, y siguió á efectuar el corte de la línea, que no había podido verificar Nelson. La cortó por la popa del *Trinidad*, por el claro que dejó el *Bucentaure*, que se adelantó al mismo tiempo y se barloó á toca penoles por barlovento con el *Trinidad*, obligándole á suspender el fuego algunos minutos. Así pudo pasar, por la popa de éste, rascándola el *Téméraire*, á situarse que hubiesen quedado, se informase del estado del navío, y resolviesen su rendición.

Así acabó con el día el combate del *Trinidad*, sin que hubiese cesado su fuego, sino en pocos minutos, una vez sola desde el principio de la acción, en la cual quedaron muertos gloriosamente en sus puestos los tenientes de navío D. Juan Sisniega, D. Joaquín de Salas y D. Juan Matute; el teniente coronel de Córdoba D. José Graulle, el teniente de fragata Urias, el alférez de navío D. Juan de Medina, el guardia marina D. Antonio Bobadilla, y un gran número de soldados y marineros de su valerosa dotación, que ascenderían á 400, y heridos mortalmente ó de

menos gravedad más de 200, entre los cuales se incluyen el general Cisneros, el Sr. D. Francisco Favier Uriarte y diferentes oficiales.

Luego que cesó el fuego, se reconoció que había en la bodega más de 60 pulgadas de agua y se puso toda la atención en el trabajo de las bombas.

El navío *Prince*, inglés, de tres puentes, marinó el *Trinidad* y lo tomó á remolque con gran empeño; pero no siendo posible contener el agua, sin fuerza la gente en el trabajo de las bombas noche y día sin cesar, y llegando á subir hasta quince pies en la bodega el 24 del mismo mes á medio día, resolvieron precipitadamente los ingleses dejarlo ir á pique, salvando la gente entre 3 ó 4 navíos de su nación, lo que no pudo verificarse enteramente á pesar de los muchos auxilios y la actividad que emplearon, obligados á abandonar, en aquel urgente conflicto, un gran número de heridos ó mutilados que se fueron á fondo en el *Trinidad* al amanecer el día, á 7 ú 8 leguas de distancia como al S. de Cádiz.

Francisco Favier DE URIARTE.

SAN LEANDRO

Parte del navío San Leandro (1).

Bahía de Cádiz, á 23 de Octubre de 1805.

El 21 de Octubre de 1805, amaneció la escuadra combinada en línea de batalla, sin sugeción á puesto mura á estribor, de resulta de la señal de la noche anterior; la escuadra enemiga á barlovento mura á babor; el general francés hizo la señal de formar la línea de batalla mura á estribor, por lo que maniobré á tomar mi lugar entre el *Redoutable* y *Neptune*. Á las 7 1/2, la escuadra enemiga arribó en columnas con fuerza de vela, dirigiéndose al centro y retaguardia, lo que manifestó el general francés, mandando virar por redondo á un tiempo y formar de la otra vuelta. Poco después de las doce, una columna de la escuadra enemiga, con un navío de tres puentes á la cabeza, con insignia azul al tope del trinquete, rompió el fuego contra el votalón de popa del *Santa Ana*, hallándose este navío por la popa del *Neptune* francés, á la voz del *Bucentaure*, del *Redoutable* y *San Justo;* viendo que el navío inglés tomó la aleta del *Santa Ana* y que éste arribaba con el fin de auxiliarlo, se pusieron los guardatimones y, á imitacion del *Neptune*, arribé un poco para hacer fuego, y luego que el inglés quedó á sotavento del *Santa Ana*, volví á orzar todo con el fin de batir el navío del almirante Nelson, que se había puesto con los navíos de su columna por la aleta de sotavento del *Bucentaure* y *Trinidad;* seguí en esta disposición el combate contra el almirante Nelson y el de tres puentes, que había desarbolado al *Santa Ana*, orzando y arribando para precaver que me enfilasen por la popa, y haciendo

(1) *Archivo de la Capitanía general del Departamento de Cádiz.*

fuego, ya por una banda ya por otra, y á veces por las dos, según se presentaba objeto de enemigos, estando siempre á la voz del *Neptune* francés, haciendo uno y otro los mismos movimientos, ayudándonos con nuestros fuegos.

Á las 4 1/2, hallándome con todo el velamen pasado á balazos, toda la maniobra cortada, el palo mayor y trinquete sin poder aguantar con tres balazos cada uno, el mastelero de gavia con otro balazo en el tercio alto, y asegurados con las quinales y brandales que se pusieron durante la acción para suplir la falta de los estays, y sufriendo el fuego de los que habían venido para reforzar el navío del almirante, dí el trinquete para separarme un poco del fuego y asegurar los palos; á cuyo tiempo, viendo que el navío *Príncipe* venía arribado haciendo fuego, goberné sobre él para incorporarme y seguir sus movimientos, lo que efectuaron algunos navíos que estaban á vanguardia; envié un oficial á dar parte del estado en que se hallaba este navío, y de lo imposible que me era poder dar el remolque que me pidió.....

Durante la acción, además de las averías del aparejo y arboladura, se recibieron siete balazos á la lumbre del agua y varios en el costado, con la felicidad de haber sólo tenido ocho muertos y veinte y dos heridos.....

José de Quevedo.

2ª ESCUADRA (1).

SAN JUSTO

Parte del navío San Justo (2).

Bahía de Cádiz, 29 de Octubre de 1805.

Excmo Sr. — En consecuencia de la señal hecha por el general á las diez de la noche del día 20 de Octubre, en formar una pronta línea de combate sin sugeción á puestos, sobre el navío más á sotavento, arribé á ejecutar la orden, pretendiendo tomar al efecto la popa del navío *Bucentaure*, pero, disputado este puesto por tres navíos franceses, corrí la línea por barlovento á ocupar un claro de la vanguardia. Amanecido que fué, estando la escuadra en desorden y el enemigo á la vista, puso el general la señal de formar la línea de combate con sugeción á puestos. Seguida-

(1) Le rapport du *Santa Ana* (Cadix, 30 octobre 1805) ne renferme aucun renseignement sur la bataille de Trafalgar; il ne détaille que l'état du navire à sa rentrée à Cadix, et donne les pertes subies dans le combat.

Le rapport du *Monarca* a été publié par le lieutenant de vaisseau Croquer, dans la biographie de Teodoro de Argumosa.

(2) Copie du manuscrit appartenant à la famille Gastón. Rapport adressé à l'amiral Gravina.

mente, maniobré á tomar el que me correspondía, lo que no pude conseguir prontamente por el poco viento y haberse agolpado varios navíos en aquel punto, teniendo que maniobrar á evitar abordajes; el general hizo á este tiempo la señal á virar por redondo á un tiempo, lo que ejecuté, de cuyo movimiento resultó un apelotonamiento de navíos, y éste inmediato al *Santa Ana*. Roto el fuego por un navío al cabeza de la enemiga, se varlóo éste con el *Santa Ana* y trabó el combate, le hice fuego alternivamente, ya con los guardatimones ya con todas las baterías, según se me proporcionaba. Continué, durante la acción procurando batirme, siendo el último con quien lo verifiqué uno de tres puentes, al que batimos, el *Leandro*, un navío francés y éste. Hecha la señal por el general de virar por redondo de la vanguardia, la obedecí y me dirigí á retenerlo, y me uní á él manteniendo su conserva á consecuencia de sus órdenes.

Este navío ha tenido siete hombres heridos, atravesado el palo de trinquete, rendido el tamborete del bauprés, y verga del juanete mayor, roto el votalón de fock, falto el contra-estay de velacho, un brandal de gavia y seis obenques de mayor y trinquete y varios balazos en casco y velamen.

Miguel Gastón.

ESCUADRA DE OBSERVACIÓN

2ª DIVISIÓN

BAHAMA

Relación de lo acontecido á bordo del navío Bahama *en el combate del dia 21 de Octubre de 1805* (1).

Cádiz, 19 de Noviembre de 1805.

Hallándonos situados á las 9 de la mañana en la línea mandada formar por el general, por la popa del navío francés *Algésiras* y en nuestra popa el *Aigle*, también francés, ciñendo el viento por babor como todos los demás, se hallaban los enemigos en varias columnas arribadas en popa sobre nosotros, como á dos millas de distancia, viendo continuaban sin formar línea de batalla, se persuadió el comandante era el ánimo de éstos por su ataque parcial introducir el desorden, y cortando la línea por cualquier punto poner entre dos fuegos la parte que pudieran cortar, por lo que dispuso estrechar mucho la distancia con el *Algésiras;* el primer navío inglés que llegó al tiro de nuestra línea, con dirección al centro, fué uno de tres puentes contra el que rompieron el fuego los navíos que teníamos por nuestra proa, el segundo inglés que estuvo á tiro lo rompió contra nosotros, al que contestamos inmediatamente, serían las doce del día,

(1) *Archivo de la Capitanía general del Departamento de Cádiz.*

el tercer navío inglés se nos situó al costado de babor, y contra éste rompimos todos nuestros fuegos; en este tiempo, el navío, cabeza de otra columna, según su dirección, parecía querer cortar nuestra línea por la popa del *Algésiras* y proa nuestra, pero, viendo teníamos tan estrechadas las distancias que le era imposible el verificarlo, procuró hacerlo por nuestra popa; el navío *Aigle*, que también estaba bastante unido á nosotros, no quiso arribar, por cuyo motivo se abordó con el inglés y abordados continuaron batiéndose, pero, con este abordaje, resultó quedarse el *Aigle* atravesado, y nuestra popa descubierta, situándose dicho navío inglés por nuestra aleta de estribor á tiro de fusil; viendo el comandante era mucho el destrozo que nos ocasionaba la ventajosa situacción de este navío, mandó arribar con el objeto de presentarles nuestros fuegos, arribando él al mismo tiempo, con lo que quedamos prolongados; el navío inglés, que teníamos al costado de babor, con nuestra arribada, quedó por la aleta, y se nos atracó entonces también á tiro de fusil; estos dos navíos, con sus muchos fuegos de metralla y palanquetas, nos inutilizaron toda nuestra maniobra, y, á la una y media, nos mataron el comandante; hecho yo cargo del navío, seguí en esta misma situación batiéndome é imposibilitado ya de dar movimiento al buque por estar toda su maniobra picada sin apercibirlo á causa del mucho humo; nos colocamos á las 2 1/4 al costado de un navío de tres puentes y entre estos tres á las 3 1/2, desarbolados ya del palo mayor y mesana, esperando por momentos ver caer el de trinquete..., mucha agua en bodega..., y perdida la esperanza de ser socorridos, pues en nuestras inmediaciones no había buque alguno que no estuviera rendido ó imposibilitado de podernos auxiliar; dispuse llamar á junta á todos los oficiales, los que fueron de sentir no era posible hacer ya mayor resistencia por lo que mandé suspender el fuego que aun hacíamos, y arriar nuestra bandera; los enemigos cesaron el fuego luego que admitieron nuestra rendición, y á las 4 1/2, vino un bote inglés, y me condujo á bordo del navío *Colossus*, uno de los que constantemente nos estuvieron batiendo.

Tomás de Ramery.

MONTAÑÉS

Parte del navío **Montañés** (1).

Bahía de Cádiz, 29 de Octubre de 1805.

Amanecimos á la vista de la escuadra enemiga, á unas dos leguas de distancia de ella, sin una rigorosa formación : la escuadra de observación á vanguardia. El viento estaba variable y flojo del S.-O. al O.-N.-O. y lo ceñíamos amurados por estribor con las gavias, mesanas y contrafock;

(1) *Archivo de la Capitanía general del Departamento de Cádiz.*

así que aclaró, contamos el número de buques de ella, ascendiendo en su total á treinta y dos, de los cuales veinte y ocho parecían navíos y muchos de tres puentes.

Á las 6 1/2, hizo el general la señal de formar el orden de batalla, mura estribor. Á las 6 3/4, la de estrechar las distancias á un cable; poco después de las siete, se observó que los enemigos venían arribados en dos columnas con fuerza de vela, al parecer, á cortarnos por el centro y retaguardia. Nuestra escuadra maniobraba para formar la línea y ocupar cada uno su lugar en ella. Á las 8, señal de que toda la escuadra vire por redondo á un tiempo, lo que efectuamos á las 8 1/2, con el mismo aparejo y viento flojo. Á las 9 1/2, hizo el general francés la señal de ceñir el viento. Á las 10, la de que la escuadra de reserva rectifique el orden actual. Á las 10 1/2, hizo el general la señal de que los navíos de su cabeza conserven la distancia de un cable, y, en este tiempo, nos hallábamos algo apelotonados los navíos de vanguardia de la escuadra de observación, entre ellos, el *Santa Ana*. El navío *Bahama* estaba por nuestro través de estribor y se le habló diciéndole que nosotros íbamos á ocupar nuestro lugar, por lo que él puso la gavia en facha, y viendo entonces una gran distancia entre el *Algésiras* y el nuestro, procuramos ponernos por la popa de este navío advirtiéndoselo á la voz al navío *Aigle*, pues era la suya la que nos correspondía, pero no podíamos tomar por la posición del *Bahama*.

Á las 11, señal de que la línea de batalla se prolongase mucho á retaguardia; poco después, hizo el *Santa Ana* la de que el navío de la cabeza ciña por babor y que todos sigan sus movimientos; consecutivamente, hizo una fragata la de que la escuadra de reserva rectifique el orden mandado, lo que procurábamos y nos lo hacía dificultoso el poco viento; mientras tanto, continuaba la escuadra enemiga en la misma formación de dos columnas; con fuerza de vela, se iba aproximando á la nuestra. Á las 11 1/2, hizo el general la señal de romper el fuego cuando se estuviese á tiro, lo que efectuamos nosotros á las doce, dirigiéndolo con bastante viveza á un navío de tres puentes, que era el cabeza de una de las líneas. Casi toda nuestra escuadra lo rompió al mismo tiempo. Á la media hora, lo hacíamos por intervalos, pues se nos habían interpuesto algunos navíos de nuestra línea, y no podíamos tomar otra posición, porque nos lo impedía un navío que estaba muy cerca á sotavento nuestro, igualmente el denso humo con que nos hallábamos cubiertos por todas partes, de suerte que con él y la calma, costaba trabajo el distinguir las banderas. Á la una, llegó á ponérsenos á tiro de pistola un navío de tres puentes, haciéndonos un fuego terrible por la aleta de babor, el que nos causó gran estrago en la gente, casco y aparejo, y hallándonos en este momento sobre una arribada, izamos los juanetes y vela de estay de gavia, con ánimo de tomar alguna más salida, orzando al mismo tiempo para presentarle el costado, pero él pasó por nuestra popa y nosotros tuvimos que arribar porque nos íbamos á abordar con dos navíos de los nuestros. En esta arribada, nos encontramos algo á sotavento y no pudimos continuar el fuego por no

hacerlo á los nuestros. En este momento, que eran las 2 1/2 de la tarde, bajó el teniente de fragata D. Melitón Pérez á decirme que acaba de morir el comandante y bajar á la enfermería gravemente herido el segundo: por lo que subí inmediatamente á tomar el mando del navío, mandando orzar al instante con el objeto de ocupar el primer claro que hallase y entrar de nuevo en la acción (1).....

Á las tres, hizo una fragata la señal de que los que no se batían se aproximasen á entrar en acción, dirigiéndose sin duda á seis ó siete navíos de vanguardia que no se hallaban en el fuego: estos viraron inmediatamente por redondo, y nosotros, que nos hallábamos á retaguardia de ellos y á sotavento, amuramos el trinquete con el objeto de prolongar la bordada y virar por su popa cuando estuviésemos en línea. Al venir de esta vuelta, entraron sucesivamente en combate estos navíos: nosotros estábamos á tiro largo de cañón y nos pasaban las balas por encima. No duró mucho tiempo el fuego porque los enemigos ceñían de vuelta encontrada y ellos venían algo arribados, como era indispensable por hallarse á barlovento y por el rumbo á donde demoraba el cuerpo fuerte de la escuadra. Á las 4, estaba el combate por varios puntos, se hallaban muchos navíos desmantelados de todos sus palos, otros de algunos y uno ardiendo. Á las 4 1/2, vimos al navío *Príncipe* con su aparejo muy destrozado, que con otros navíos seguía la vuelta del Norte y nos demoraba al rumbo á que gobernaban los navíos de vanguardia, cuyo fuego había ya cesado. Á las 5, viramos por redondo para reunirnos con estos navíos que se dirigían á incorporarse con el *Príncipe*.....

Alejo DE RUBALCAVA.

Extracto del Diario del navío **Montañés** (2).

(18 al 30 de octubre de 1805.)

Día 18 de octubre. — Á las 5 1/2 de la tarde, estando el viento al O. calmoso, hizo el general sucesivamente las señales de « quitar el cañón á las lanchas », « llamar á los equipajes á bordo de sus buques », « llamar á la orden », « meter las embarcaciones dentro » y la de levarse, virando al mismo tiempo la primera pieza de leva. Al anochecer, cruzamos las vergas de juanete y empezamos la faena de meter dentro la lancha y, concluída esta maniobra, la de levar el ancla del S.-E; á las 11, hizo el general señal de dar la vela; á las 2, se suspendió el ancla dicha, y se empezó á virar por el cable del N.-O., haciendo fuerte á las 4, con 35 brazas de cable fuera.

Día 19, Sábado. — Amaneció claro, el viento muy flojo por el N.-E. y

(1) Le rapport détaille les avaries du vaisseau.

(2) Diario del Teniente de navío D. Alejo Gutiérrez de Rubalcava. (Journal autographe); collection du lieutenant de vaisseau Croquer.

toda la escuadra pronta para dar á la vela; á las 6, hizo el general francés la señal de dar á la vela sin aguardar á otra señal. Á las 7, hizo nuestro general la misma señal; á esta hora, metimos dentro el segundo bote, y estando á pique izamos las gavias; á poco rato, el navío *Neptuno* pidió práctico para dar la vela. Á las 8 1/2, dimos la vela con las tres gavias estando el viento al E. muy flojo. Para esta hora, estaban ya á la vela la mayor parte de los navíos que estaban fondeados más á fuera. Al mismo tiempo, hicimos zafarrancho de combate.

Á las 9 1/2, notando que no salíamos nada para avante, por estar el viento casi calmo, cargamos las gavias y dimos fondo. Á las 10, hizo el general la señal de pedir los estados de salida.

Día 19 al 20, Domingo. — Á medio día, quedamos en dicha disposición, como igualmente la mayor parte de la escuadra, permaneciendo sólo á la vela los primeros navíos que la habían dado en número de 6 franceses y uno español. Anocheció claro, el viento muy flojo al N.-N.-O., toda la escuadra fondeada. Amaneció con el cielo y horizontes achubascados. Á las 6, hizo el general señal de dar la vela; lo que ejecutamos con las tres gavias, estando el viento al S. Galeno. Á las 7, hizo el general la señal de zafarrancho y prepararse para combate. Á las 8, estaba toda la escuadra fuera de puntas, y ceñimos el viento mura á babor con las gavias, trinquete, mesana y foques. Á las 9, con motivo de cerrarse de agua, se marcó la Torre de San Sebastián de Cádiz al S. 40° E. y Punta de Meca al N.-E. todo de la auja; á las 9 3/4, estando el viento fresquito, hizo el general señal de tomar un rizo á las gavias, lo que ejecutamos, rifándosenos en esta faena la gavia por la empuñidura de babor por lo que fué preciso echarla abajo y envergar otra; maniobra que se ejecutó con mucha brevedad. Á las 10 3/4, hizo el general señal de que toda la armada dé caza el rumbo del S.-O.-1/4 S., sin sujeción á puestos. Á las 11 3/4, estando el viento fresco, hizo la señal de tomar todos los rizos á las gavias, y á las 12, la de unión.

Horas	Millas	Décimas	Rumbos	Vientos	Abat°
10	3	5	O. 5° S.	S. 1/4 S.-O.	2 1/4
11	2	9	»	»	»
12	2	7	»	»	»

Latitud salida por marcación N......	36°	34'	20"
Diferencia S.........			54"
Latitud llegada N..	36°	34'	26"

Rumbo navegado S. 85° O.
Distancia 9 1/2 millas.

Longitud salida por marcación O.....	0°	10'	30'
Diferencia O..........................		12'	
Longitud llegada occidental de Cádiz	0°	22'	30"

No se observó al medio día por estar el cielo cubierto.

DÍA 20 AL 21, LUNES, DE 1805							DÍAS DE LA LUNA 29					
Horas	Millas	Décimas	Rumbos	Vientos	Abat°	Datos para las singladuras	Horas	Millas	Décimas	Rumbos	Vientos	Abat°
1	2	5	N.-O.	S.-O.	O.	Variación N.-O. 20°	1	2	3	S.-S.-O. 5° S.	N.-O.	. O.
2	3	2	»	»	»	Declinación del sol	2	2	3	»	»	»
3	2	2	N.-N.-O.	»	»	10° 39' 14" S.	3	1	4	»	»	»
4	2	0	S.-S.-O.	O.	30°		4	1	3	»	»	»
5	2	6	S.-1/4 S.-O.	»	»		5	2	3	S.-S.-O.	O.	12°
6	2	5	»	»	»		6	1	4	»	»	»
7	2	6	»	»	»		7	1	5	»	»	»
8	3	0	»	»	»		8	1	5	O.-N.-O.	S.-O.	»
9	2	0	S.	»	»		9	2	5	O.	S. y S.-S.-O.	5°
10	2	0	»	»	»		10	1	7	»	»	»
11	2	1	»	»	»		11	2	0	»	»	»
12	2	0	S.-O.	O.-N.-O.	»		12	2	0	O.-N.-O.	»	O.

Quedamos al medio día con las 6 principales gavias sobre dos rizos y contrafock ciñendo el viento mura á babor; éste estaba al S.-O. fresquito y la mar picada de él. Varios chubasquillos por intervalos; la escuadra unida sin formación; poco después, hizo el general francés señal á la fragata *Hortense* que pase por su popa; seguidamente la de reunión y después la de navegar en tres columnas mura estribor á babor, orden natural. Á la 1 1/4, hizo nuestro general la señal de que la escuadra de observación se ponga á la derecha del cuerpo fuerte de la escuadra; después hizo la de que los navíos de sotavento fuercen de vela y á poco la de que iba á tomar la cabeza de su columna. Á las 2, cargamos el trinquete para mantenernos en nuestro lugar. Á las 2 1/2, habiendo aclarado el tiempo, hizo el general la señal de largar los rizos á las gavias. Á las 3, de virar toda la escuadra por redondo á un tiempo lo que se ejecutó. Á las 3 1/2, hizo nuestro general la de que toda la escuadra de reserva arribe al S.-1/4 S.-E.; después hizo la de formar dos líneas, la 1ª división á la derecha. Á las 4, la de que la 1ª división pase á la izquierda; después, la de que toda la escuadra rectifique el orden de la marcación. Á las 4 3/4, hizo un navío francés señal de 4 velas al S.-S.-O.; las mismas que se avistaron desde la cofa, y otra más á sotavento. Á las 5 1/2, hizo el general la señal de que los cazadores se retiren antes del anochecer. Al ponerse el sol, se observó la variación de la auja 20° N.-O.; á esta hora, hizo el general señal de zafarrancho general y prepararse para combate.

Anocheció el cielo claro, horizontes fostos, viento fresquito del O., mar picada, la escuadra unida en el orden mandado con el aparejo de 3 gavias, mesana y contrafock, el mismo que llevaba el general, demorándonos éste al S.-E.. Á las 8 1/2, se vieron señales extrañas en el horizonte, hechas, al parecer, con frascos de mixtos, las cuales eran repetidas en varios puntos, las que no dudamos eran de la escuadra enemiga; á esta misma hora, hizo el general la señal de formar una pronta línea de combate, preparándonos para romper el fuego en el momento que se mande, y se iluminaron las baterías. Á las 10, ya estaba formada la línea, seguían por intervalos las mismas señales de los enemigos, oyéndose también algún cañonazo, de tiempo en tiempo, por barlovento. Á las 12, se me mandó abrir la portería de la primera batería de estribor, lo que verifiqué inmediatamente; teniéndola que cerrar al poco tiempo por introducirse golpes de mar por las puertas y llenarse de agua la batería; toda la noche, nos mantuvimos al pié del cañón sin más novedad. Amaneció con celagería, horizontes calimosos, viento al S.-O. y O.-N.-O. bonancible; la escuadra mal formada en línea, el cuerpo fuerte por nuestra popa y parte de la observación por nuestro través y amura á corta distancia, con el mismo aparejo con que anochecimos á imitación del general.

Desde que empezó á amanecer, avistamos la escuadra enemiga á barlovento nuestro, á unas dos leguas de distancia; estaba formada en dos líneas con todo aparejo, siguiendo la vuelta del E., esto es, dirigiéndose hacia la nuestra; se componía de 20 navíos sencillos, 8 de tres puentes,

2 fragatas, 1 goleta y 1 cúter. Á las 6 1/2, hizo el general la señal de formar el orden de batalla mura á estribor; á poco rato, hizo la de que la escuadra enemiga era inferior á la nuestra y que convenía atacarla; ésta seguía cayendo sobre nosotros con fuerza de vela, indicando su formación atacarnos por retagardia y centro. Á las 6 3/4, hizo nuestro general la señal de estrechar las distancias de un cable; dimos ración de pan, queso y vino á nuestra gente, la cual estaba alegre, y con vivos deseos de que empezase la acción. La escuadra procuraba formar la línea, pero lo flojo del viento no nos ayudaba. Á las 8, hizo el general la señal de virar por redondo á un tiempo toda la escuadra, lo que se verificó. Á las 10, la de que la de reserva rectifique el orden actual, y á las 10 1/2, la de que los navíos de la cabeza conserven la distancia de un cable; á esta hora, procurábamos ocupar el claro que había por la popa del navío *Algésiras*, para lo cual hablamos al *Bahama*, el que puso su gavia en facha para dejarnos pasar, y así seguimos hasta ponernos á la distancia de un cable por la popa del *Algésiras*. Á las 11, hizo un navío francés señal de que la escuadra á línea de batalla se alargaba mucho de la retaguardia; poco después, hizo el navío *Santa Ana* la de que el navío de la cabeza ciña por babor y que todos sigan sus movimientos; poco después, hizo una fragata la de que la escuadra de reserva rectifique el orden mandado; la escuadra no tenía más aparejo que las gavias, el viento estaba flojo y todos estábamos orzando y arribando, según convenía para entrar en formación, sin acabar de formar la línea. El enemigo seguía en sus dos columnas abiertas por babor, con fuerza de vela, cayendo sobre nuestra retarguardia y centro; los navíos de sus cabezas eran de 3 puentes. Á las 11 1/2, estando á tiro de cañón, hizo el general la señal de romper el fuego, lo que ejecutamos dirigiendo nuestros tiros al navío cabeza de la columna de la derecha; rompió igualmente el fuego todo el centro y retaguardia, como también el enemigo, siendo muy vivo por ambas partes; desde las 12 1/2, tuvimos que no hacer el fuego tan vivo, y aun cesarlo por intervalos, porque se nos interpusieron dos navíos franceses; con este motivo, dimos los juanetes y estay de gavia para poder salir y abrir más claro para batir al enemigo, no pudiendo distinguir bien los buques por el mucho humo; sin embargo, seguimos el fuego, teniendo, al mismo tiempo, otro navío por nuestro través de estribor. Á la 1, se nos acercó un navío de tres puentes enemigo por nuestra aleta de babor, haciéndonos un fuego muy vivo, por lo que tratamos de orzar lo que se pudiese para presentarle el costado, pero no lo pudimos conseguir pues nos abordamos con dos navíos franceses, y así arribamos un poco, cortando, al mismo tiempo, el dicho navío por nuestra popa, á tiro de pistola, haciéndonos un fuego terrible, al que contestamos con la fusilería de la toldilla... Á esta hora, me avisó el oficial del alcázar, D. Melitón Pérez, que subiese á tomar el mando del navío por las faltas dichas, y advertí, al pasar por la segunda batería, que faltaba la gente de todos los cañones de popa, habiendo bastantes tendidos sobre cubierta, muertos y heridos; lo

mismo me sucedió con los primeros cañones del alcázar, pero no me detuve hasta la toldilla, en la que advertí al guardia marina, encargado de la custodia de la bandera, el cuidado que debía tener con ella y que no la arriase nunca; á continuación, mandé á los oficiales de las baterías que inmediatamente restableciesen la gente en todos los cañones que se pudiesen jugar y se hiciese fuego al buque enemigo que estuviera á tiro, ciñendo al mismo tiempo lo posible para entrar en línea, pues nos habíamos sotaventeado un poco con motivo de la arribada. El navío inglés, después que pasó por nuestra popa, arribó sobre el navío *Argonauta* español, con quien siguió la acción. Á las 2, hizo una fragata la señal de que los que no se batían se aproximasen para emprender la acción de nuevo; nosotros tratamos de verificarlo, tomando la popa de 3 navíos españoles y 3 franceses, que parecía no se habían batido hasta entonces, que lo empezaban á hacer con unos cuantos ingleses, que les hacían fuego; con este objeto, ceñimos el viento con toda la vela que habíamos podido dar, teniendo su maniobra muy estropeada; el combate seguía al mismo tiempo muy vivo, dividido en varios puntos. Á las 4 1/2, habiendo arribado los navíos sobre quienes nos dirigíamos, y descubriendo nosotros al navío *Príncipe* con otros navíos al rumbo E.-5° S. á poca distancia, arribamos en demanda de ellos con viento del S.-S.-O. al O. muy flojo. Á la sazón, continuaba el fuego de algunos navíos con lentitud. Á las 4 1/2, hizo nuestro general señal á la *Cornélie* de que pase por su popa, y á las 5 1/4, hizo señal una fragata de que todos sigan los movimientos del general, arribando éste en vuelta del N.-E.; al mismo tiempo, seguían los enemigos la del S., habiendo cesado del todo el combate; á poco tiempo, avistamos la tierra de Cádiz, al N.-E. de la aguja, distancia de 4 ó 5 leguas; á las 5 1/2, hizo el general la señal de unión.....

ARGONAUTA

Parte del navío **Argonauta** (1).

Cádiz, 10 de Noviembre de 1805.

Al amenacer del referido día 21, se avistó, en este navío, la escuadra inglesa que, según sus maniobras, no dejaba duda, solicitaba aproximarse á la combinada; habiendo sido, desde este momento, el principal esmero de este navío, la puntual ejecución de las señales del general comandante de la escuadra combinada, verificándose esto con la mayor exactitud en todas las que se hicieron; habiendo roto su fuego este navío, á las 12, contra uno enemigo que se presentó, siendo ya, desde muy poco después, combatido este navío con la superioridad de dos y tres, constantemente, entre ellos, de tres puentes, hasta las 3 de la tarde, en que, habiendo yo sido herido y obligado á retirarme, puse el mando en el 2° comandante.

(1) *Archivo de la Capitanía general del Departamento de Cádiz.*

A esta hora, se hallaba mi navío con toda la artillería del alcázar y toldilla desmontada, inutilizado el uso de una gran parte de los cañones de las baterías, tanto por las piezas, como por la escasez de la gente, resultado de los muchos muertos y heridos que había en ellas, según los partes de sus comandantes. La maniobra toda enteramente destruída porque no quedaban en sus palos más obenques que uno en el mayor, éstos, amenazando por momentos su caída, porque estaban enteramente acribillados; en esta situación, se deja conocer bien claro la poca y mala resistencia que este navío podía hacer, siguiendo siempre batido con la misma superioridad ya dicha; con estos sentimientos inexplicables, me retiraron á curarme, esperando yo por momentos el triste punto de verme obligado á rendirme, lo que, en efecto, se verificó, porque, á la media hora, me envió á avisar mi segundo que, sobre las averías que yo había dejado, se encontraba con las nuevas de hacer el navío mucha agua y de haber perdido su timón, nuevos aumentos que, añadidos á los anteriores, no prometían otra cosa, hallándose el navío indefenso, que el sacrificio de unas gentes que con tanto espíritu, gallardía y sin temor á la muerte, se habían prestado al mejor servicio y honor de las armas del Rey. En su consecuencia, respondí á mi segundo que, supuesto la total imposibilidad de poder hacer otra cosa, obrara con arreglo á la ordenanza, y, á las 3 1/2 de la tarde, mandó arriar la bandera, siendo tal el triste estado del navío *Argonauta*, que, á pesar de los muchos esfuerzos que hicieron los enemigos para aprovecharse de él, no lo pudieron conseguir. No me es posible determinar á punto fijo, el número de los muertos y heridos, y sólo afirmar fué excesivo, particularmente el de los primeros.....

Antonio DE PAREJA.

1ra DIVISIÓN

Extracto de la Mayoría General de la escuadra que mandaba D. Federico Gravina (1).

Día 20 al 21. — Continuamos al medio día con el trinquete y las gavias, tomándoles los rizos, en cuya faena se rifó gavia y velacho; éste se desenvergó, poniendo otro en su lugar, y aquélla se compuso.

Á las 12 1/2, repetimos la señal de unión llamando la atención con un cañonazo. Á la 1, se volvió á repetir; á esta hora, se mandó gobernar al N.-O. 1/4 N. y, seguidamente, hicimos la señal de que la escuadra de observación se colocase á la izquierda del cuerpo fuerte, formando dos líneas, la 1a división á la derecha y la 2a á la izquierda. Á la 1 1/2, hizo el general francés la de que forzasen de vela los navíos de sotavento y, á la 1 3/4, la de que tomaba el costado de su columna, haciendo nosotros la de

(1) *Archivo de la Capitanía general del Departamento de Cádiz.*

tomar la cabeza de nuestra división. Á las 2 1/4, hizo la de navegar con un rizo tomado á las gavias y, á poco rato, la de que las fragatas diésen cara á la izquierda, y nosotros la hicimos al *Algésiras* y *San Juan* y *Achille;* á esta misma hora, repetimos la señal de virar por redondo á un tiempo toda la escuadra, lo que ejecutamos en vuelta del N. 1/4 al N.-O. viento O. 1/4 E.-S.-O. seguidamente, la de arribar toda la escuadra de observación con el cuerpo fuerte con el fin de estrechar la distancia de columnas. Á las 4, hicimos la de que esta escuadra rectificase el orden en que se le había mandado navegar. Á las 4 1/2, señaló el navío *Neptuno* 4 velas al S.-S.-O.. Á las 5 1/2, hicimos á los cazadores señal de retirarse antes de la noche y, seguidamente, repetimos la de zafarrancho prepararse á combate. Anocheció cielo y horizontes calimosos, mar picada al N.-O.; á las 7 1/2, llegó á la voz un navío francés, diciendo que el *Achille* había descubierto hasta 18 navíos en línea de batalla. Á las 7 3/4, vimos varios tarros de luz y fogonazos por la proa y barlovento, por lo que, á las 8, se tocó generala y ocupó cada uno su lugar. Á las 8 1/2, hicimos la señal de formar una pronta línea de batalla, y, para indicar que éramos la cabeza de la línea, izamos un farol al tope de mesana, arribando al S.-E. 1/4 S. para formarla sobre el navío de más á sotavento. Cerca de las 9, repetimos al cañón la señal que hizo el general francés formar una pronta línea de batalla, y á las 9 1/4, llegó á nuestra voz un bergantín francés, diciéndonos, de parte de aquél, que la línea se había de formar izquierda al navío á sotavento; á éste, dimos la orden avisase á los demás buques siguiesen nuestras aguas. Á las 10, se vieron las señales de los enemigos desde el S.-O. hasta el O.-S.-O.. Á las 4 1/2, largamos el rizo á las gavias. Amaneció el cielo claro y aturbonado por el 1° y 2° cuadrante, la escuadra combinada mura estribor, el viento O.-N.-O. bonancible en una línea mal formada, nosotros á la cabeza de ella, y los enemigos con la mura á babor á distancia de 4 ó 5 millas, que, en número de 28 navíos, 8 de ellos de tres puentes, nos demoraban del O. al O.-N.-O.. Á las 6 1/2, repetimos la señal de formar línea de combate, á cuyo tiempo mandó el general francés á sus fragatas que reconocieran al enemigo y la de que se tomasen distancias de un cable. Á las 7 1/2, observamos que los enemigos venían arribados en cinco columnas á cortar el centro y retaguardia, por lo que creemos hizo el almirante francés, á las 8, la señal de virar en redondo, á un tiempo, arribando sucesivamente, para quedar alineados en la mura de babor, cuya vuelta tomamos á las 8 1/4, según se expresa, quedando, de resultas de este movimiento, en orden inverso (1).....

Á las 8 1/2, viendo que el *Santa Ana* volvía á abrir el viento por estribor para dejar claro á la vanguardia que se hallaba apelotonada, ejecutamos nosotros también este movimiento para proporcionar lugar á algunos

---

(1) Voir p. 124 et 100-101.

navíos de nuestra escuadra, y lo mismo practicaron los nombrados *Berwick* y *San Juan* que estaban por nuestra popa.

Á las 10 1/2, estando en facha, para que se alineasen algunos navíos, el *Achille*, virando por redondo, nos abordó por el costado de babor, pero, inmediatamente, nos separamos sin haber tenido averías de consideración. Á poco rato, hizo una fragata la señal de que la línea se prolongaba demasiado en el centro y retaguardia, y, seguidamente, el general francés hizo la de que el navío de la cabeza ciñese el viento, y, sucesivamente, los demás; nosotros hicimos la de que la escuadra de observación orzase á un tiempo y rectificase el orden mandado navegar, que era en 10 cuartas abierto por babor hasta tomar las aguas de la línea, porque se observaba que iban muy arribados á tomar las aguas de la cabeza. Á las 11 3/4, repetimos la señal de romper el fuego en el momento de estar á tiro. Á las 12 y 8, lo rompió el centro de la línea, largando las banderas é insignias y, á las 12 y 20, un navío de tres puentes enemigo, con insignia azul á proa, la cortó, al parecer, por el navío *Santa Ana* y, sucesivamente, otros tres que venían con él para sostenerlo. Los enemigos, en dichas columnas arribados, y, con fuerza de vela, cargaron sobre la escuadra de observación y, á las 12 1/2, luego que estuvimos a tiro, rompimos el fuego contra una que intentaba cortarla, habiéndolo no obstante verificado unos de los navíos que la companían por la proa del *Achille*, pero no fué tan dichoso otro que quiso hacerlo por la nuestra, porque se lo impedimos forzando de vela: éste orzó y, quedando de nuestra vuelta, nos batió por la amura de babor, con otros tres que nos seguían, que se pusieron por este costado y aleta, batiendo también á los de nuestra popa; á poco rato, desvanecido el humo, vimos cinco de éstos, desarbolados de los palos mayores y de trinquetes, y otro de la verga de velacho y mastelero de gavia, el que, separándose lo posible, dejó claro á otro que ocupó su lugar. Á las 2, viéndonos batidos por la proa, por el navío que cortó la del *Achille*, arribamos al N. 1/4 N.-E. con viento O. calmoso á fin de presentarle el costado cuya maniobra y acierto de nuestros fuegos lo precisó á ceñir por babor, á corta distancia, y á separarse sin contestarnos ; zafos ya á las 2 1/2, un buque de tres puentes pasó por un grupo de navíos de nuestra aleta de babor, y descargó sobre nuestra popa, á tiro de metralla, todos sus fuegos con tanto tino, que tuvimos la desgracia de que nos hiriese en un brazo al general y que nos cortase los estays y jarcia, resultando de este accidente quedar los palos destruídos y sin sujeción alguna, en que se hallaban remediadas las anteriores averías; por esta causa, arribamos al N.-E. con lo que lo descubrimos por estribor, y aunque á larga distancia, le hicimos fuego por esta parte, á las 3 dadas, notamos que el navío *Argonauta* estaba sin bandera y que no hacía fuego á otro que lo batía, por lo cual dispuso el Sr. Mayor que el ayudante de esta mayoría, D. Teodomiro López, pasase á examinar su situación y que, en caso necesario, tomase el mando con prevención de que lo sostendríamos, como lo verificamos hasta que, cayendo otro enemigo sobre nosotros, nos dejó en dispo-

sición de que facilitáramos la protección de dos navíos franceses de la vanguardia, que vinieron con esta intención, orzando para ello al N.-N.-E., en cuyo instante vimos, con el mayor disgusto nuestro, herido, al Sr. Mayor, en una pierna, quien, curado de primera intención, se hizo conducir á su puesto, en el que no pudo subsistir á causa de la pérdida de sangre que le debilitó; poco después, vimos un navío que estaba ardiendo y que no conocimos. Estuvimos defendiéndonos con la esperanza de que nos protegiesen los navíos dichos, lo que realizó el *Neptune* francés, y otro español hasta las 5 que, libre de fuego, llamamos á la fragata *Thémis* para que nos remolcase, y, en este instante, se nos fueron incorporando los navíos *Rayo*, *Montañés*, *Asis*, y *San Leandro* con otros franceses, á quienes mandamos sostuviesen á los que estaban con desventaja en la acción, pero aun observamos algún fuego y, habiendo cesado á las 5 1/4, volvieron á unirse, poniendo seguidamente la señal de unión; continuamos nuestra derrota en demanda de Cádiz con viento calmoso al O.-S.-O. el que se fué llamando al S., con muy malas apariencias, logrando no obstante fondear en el placer, y lo mismo ejecutaron los demás buques.

SAN ILDEFONSO

Parte del navío San Ildefonso (1).

Cádiz, 4 de Noviembre de 1805.

Á las 11 y 3/4 de la mañana del 21 de octubre, me atacó un navío inglés á tiro de fusil, que, después, se estrechó más, prolongándose desde el portalón para proa por la banda de babor, llevando la escuadra ésta muro, y siendo el viento al S.-S.-O.; después me atacó otro navío por la aleta de la misma banda á tiro de pistola. Á las 12 y 1/2, hallándome batiendo con estos dos buques, fuí herido de un astillazo en el brazo izquierdo y contuso bajo la tetilla del mismo lado, lo que me obligó á retirarme del puente, dejando el mando al segundo comandante D. Anselmo Gomendio. Hallándome en la enfermería, me avisó el segundo comandante que el primer navío que atacó se había separado del combate; mi respuesta fué quedar enterado de ello, y que siguiese el combate con ardor y que, si la suerte de él fuese desgraciada, no arriase la bandera hasta el último extremo.

Á las 4 y 1/2 de la tarde, me avisó el segundo comandante de que el navío se hallaba desarbolado de todos sus palos, excepto el trinquete que estaba para sucederle lo mismo, con muchos muertos y heridos y muchos balazos á flor de agua..... y no tener gente para poder servir las baterías, ni esperanzas de poder ser sostenido por ningún navío de la escuadra, arriase la bandera para evitar el sacrificio de una tripulación que había

(1) *Archivo de la Capitanía general del Departamento de Cádiz.* Rapport adressé à l'amiral Gravina.

cumplido con su deber sosteniendo un combate de 4 horas y 3/4 contra dos navíos enemigos, á una distancia tan corta como va expresada, y, por ultimo, un tercero que entró de refresco, que fué el que me obligó á rendirme, nombrado el *Defence*, su capitán G. Hope, cuya rendición quedó verificada á las 4 y 1/2. Después de concluído el combate y rendido el navío, mandé al segundo comandante me pasara un parte oficial de las ocurrencias y circunstancias que había habido durante el combate, el que me pasó como à continuación se expresa.

En cumplimiento á la orden de V. S. de participarle por escrito las ocurrencias del combate del 21 del presente, después que V. S. se vió en la dura precisión de retirarse á causa de su herida, debo decirle : Que los dos navíos que, á su retirada, batían á éste á tiro de pistola, conservaron la posición hasta la 1 y 1/2 de la tarde, á cuya hora fueron relevados por otros dos, los cuales me destruyeron considerablemente el aparejo é introdujeron muchas balas á la lumbre del agua, obligándome á poner en uso las bombas, y me metieron dentro muchos tacos incendiados, por los cuales se prendía fuego en el alcázar y toldilla, cuya extinción conseguí con mucho trabajo; desarbolé del palo del trinquete á uno de estos dos navíos que me causaron tantas averías, y se retiraron del combate; á las 3 de la tarde, viendo que se dirigía para mí el navío *Defence*, que aun no había combatido, situándose por mi aleta de estribor, con un fuego muy vivo y sostenido, concluyó la obra que tanto avanzaron los cuatro anteriores, acabando de desarbolarme enteramente, matándome é hiriéndome mucha gente..... ; en esta situación, dí á V. S. aviso, por un ayudante, á las 3 y 3/4 de la tarde, quien me trajo la respuesta : *que V. S. se hallaba muy cerciorado del modo de conducirme y que hiciese lo que me pareciese más conveniente sobre arriar ó no la bandera, pero que siempre se tratara de sostener hasta el último extremo el honor de la bandera.*

Últimamente, introduciéndose, en el codaste de este navío y costados, tantos balazos á la lumbre del agua, en términos que las cuatro bombas no eran suficientes para extraer lo que hacía el navío, volví, á dar aviso á V. S. con el citado ayudante, á las 4 y 1/2 de la tarde, de la situación en que se hallaba..... ; volvió el ayudante con la respuesta de V. S. previniéndome *arriase la bandera*, lo que se ejecutó á las 4 y 1/2 de la tarde en punto.....

Anselmo de Gomendio (1).

Nota. — Cuando, en el principio de mi parte, digo que el navío inglés, el *Defence*, fué el tercero que entró á batirme, he padecido equivocación, pues, antes de él, entraron otros dos, como expresa el parte del segundo comandante.....

José de Vargas y Varáez.

---

(1) 25 de octubre de 1805. (Adressé à Vargas Varáez.)

PRÍNCIPE DE ASTURIAS

Diario del navío Príncipe de Asturias (1).

Día 18 al 21. — Á las 5 de la tarde, hizo el general francés la señal de suspender un ancla y meter dentro las embarcaciones menores. Nuestro general la repitió, mandando al mismo tiempo que, retiradas las lanchas de los apostaderos, se quitasen los cañones y se metiesen dentro todos los buques menores. Á las 10 de la noche, nos quedamos á pique con viento al O. flojo.

Á las 6, se mandó dar la vela, lo que verificaron muchos navíos; pero la calma obligó á dar fondo, quedando en franquía, fuera del puerto, seis navíos y una fragata.

Día 19 al 20. — Toda la tarde y noche, duró la calma. Amaneció claro por el E. y cargado el horizonte por el 3° y 4° cuadrante, viento S.-S.-E. calmoso, y la escuadra fondeada como se ha dicho. Á las 6 y 1/2, repetimos la señal del general francés, de dar la vela sin aguardar otra prevención, como lo ejecutamos, á las siete, sobre las gavias, con cuyo aparejo nos franqueamos á las 7 y 1/2. Repetimos igualmente la de zafarrancho de combate, y vimos que un navío de la vanguardia señaló 18 buques enemigos. Á las 8 y 1/2, se observó una fragata cubierta de humo, sin que la cerrazón nos permitiera saber la causa. Nos pusimos en facha, metimos dentro las embarcaciones que faltaban, y marcamos con el expresado aparejo, ciñendo el viento S.-S.-O. mura babor, que, por haber refrescado, mandó el francés tomar un rizo á las gavias, amurando las mayores para no atrasarse. Á las 10 y 3/4, señaló el *Santa Ana* una vela al S.-S.-E., que hacía señales, y, á la misma hora, repetimos la orden de dar caza toda la escuadra sin observar orden, de manera que no se mezclasen las escuadras, y que los navíos pudieran unirse á sus respectivos jefes, manteniéndose á distancia de ver las señales del general para repetirlas. Habiendo refrescado mucho el viento á las 11 y 1/4, y con muy malas apariencias, mandó el jefe francés tomar todos los rizos á las gavias.

Día 20 al 21. — Continuamos á medio día con el trinquete y las gavias tomándoles los rizos, en cuya faena se rifaron velacho y gavia; aquél se desenvergó poniendo otro en su lugar y ésta se compuso. Á las 12 y 1/2, repetimos la señal de unión; poco después, la de formar en tres columnas, y amuramos la mayor. Á la una, se volvió á repetir la señal de unión, llamando la atención con un cañonazo. Á esta hora, se mandó gobernar al N.-O. 1/4 N., y, seguidamente, hicimos la señal de que la escuadra de observación se colocase á la izquierda del cuerpo fuerte, formando en dos líneas, la 1ª división á la derecha y la segunda á la izquierda. Á la una y media, previno el almirante forzasen de vela los navíos de sotavento,

---

(1) *Archivo de la Capitanía general del Departamento de Cádiz.*

y á la una y tres cuartos, advirtió tomaba el centro de su columna, y nosotros hicimos la señal de tomar la cabeza de nuestra división. Á las 2 y 1/2, mandó el francés navegar con un rizo tomado á las gavias y que las fragatas diesen caza á la izquierda, haciendo nosotros igual prevención al *San Juan*, *Algésiras* y *Achille*. Á esta misma hora, repetimos la señal de virar por redondo á un tiempo toda la escuadra, lo que efectuamos en vuelta del S. 1/4 S.-O. con viento O. 1/4 S.-O.. Seguidamente, hicimos la de arribar la escuadra de observación sobre el cuerpo fuerte, con el fin de estrechar la distancia de columna. Á las 4, señalamos que esta misma escuadra rectificase el orden en que se le había mandado navegar. Á las 4 y 1/2, señaló el navío *Neptuno* cuatro velas al S.-S.-O.. Á las cinco y media, hicimos señal á los cazadores de retirarse antes de la noche y repetimos la de zafarrancho y prepararse á combate.

Anocheció cielo y horizonte calimosos y mar picada del N.-O.. Á las 7 y 1/2, llegó á la voz un navío francés, diciendo que el *Achille* había descubierto hasta 18 navíos enemigos. Un cuarto de hora después, vimos varios tarros de luz y fogonazos por la proa y barlovento, por lo que, á las ocho, se tocó generala y ocupó cada uno su lugar. Á las 8 y 1/2, hicimos la señal de formar una pronta línea de combate, y, para indicar que éramos la cabeza de la línea, izamos un farol al tope de mesana, arribando al S.-E. 1/4 S., para formarla sobre el navío más á sotavento. Cerca de las nueve, la repetimos al cañón, y, á las nueve y cuarto, llegó á nuestro costado un bergantín, avisándonos, de parte del almirante francés, que la línea se había de formar sobre el navío más á sotavento. Á este buque, dimos la orden de que avisase á los demás siguiesen nuestras aguas. Á las diez, se vieron las señales de los enemigos desde el S.-O. hasta O.-S. O. y á las 4 y 1/2, largamos el rizo á las gavias. Amaneció la escuadra combinada mura á estribor, ciñendo el viento al O.-N.-O. bonancible, en una línea mal formada, y nosotros á su cabeza. Los ingleses, con las muras á babor, á distancia de cuatro ó de cinco millas, demorándonos del O. al N.-N.-O. en número de 28 navíos. El cielo claro y los horizontes del 1° y 2° cuadrante aturbonados. Á las 6 y 1/2, repetimos la señal de formar línea de combate, á cuyo tiempo mandó el francés, á sus fragatas, que reconociesen al enemigo, y que se formasen á distancia de un cable. Á las 7 y 1/2, observamos que los ingleses venían, arribados en columna, á cortar el centro y retaguardia, por lo que creemos que el almirante francés mandó, á las 8, virar por redondo á un tiempo, arribando sucesivamente para quedar alineados en la mura babor, cuya vuelta tomamos á las 8 y 1/4, según se expresa, quedando, de resultas de este movimiento, en orden inverso..... (1)

Á las 8 y 1/2, viendo que el *Santa Ana* volvía á abrir el viento por estribor, para dejar claro á la vanguardia, que se hallaba apelotonada,

(1) Voir 124 et p. 100–101.

ejecutamos también este movimiento, para proporcionar lugar á algunos navíos de nuestra escuadra, en cuyo movimiento nos imitaron los de nuestra popa. Continuamos así hasta las 9 y 1/2, que volvimos á abrir el viento por babor, siguiendo ya arribados y ya en facha, y, en esta disposición, viniendo de la vuelta encontrada á las 10 y 1/2, el *Achille*, para ocupar su puesto, virando en redondo para verificarlo, nos abordó por el costado de babor; pero, inmediatamente, nos separamos, sin haber tenido avería de consideración. Á poco rato, hizo señal, una fragata, de que el general francés hacía la de que el navío de la cabeza ciñese el viento, y, sucesivamente, los demás. Nosotros hicimos la de que la escuadra de observación orzase á un tiempo, y rectificase el orden mandado observar para navegar. Á las 11 y 3/4, repetimos la señal de romper el fuego en el momento de estar á tiro, lo que se verificaría muy en breve.

Día 21 al 22. — Á las 2 y 8 minutos, rompió el fuego el centro de la línea, largando las banderas é insignias; y, á las 2 y 20 minutos, un navío de tres puentes enemigo, con insignia azul á proa, cortó la línea, al parecer, por el navío *Santa Ana*; poco después, hicieron lo mismo otros tres que venían con él para sostenerlo. Los ingleses, con toda fuerza de vela, cargaron sobre el centro y sobre la escuadra de observación. Luego que estuvimos á tiro, rompimos el fuego contra un pelotón que intentaba atravesar la línea; pero uno de ellos logró verificarlo por la proa del *Achille*. No fué tan dichoso otro que quiso hacerlo por la nuestra, pues se lo impedimos forzando de vela; entonces orzó, y, quedando de nuestra vuelta, nos batió, por la mura de babor, con otros que le seguían y que se pusieron por este costado y aleta, batiendo también á los de nuestra popa. Al mismo tiempo, fuimos atacados por una división de tres navíos que doblaron el *San Juan* y *Berwick*. Poco después, vimos desarbolado de los palos mayor y trinquete, á uno de los que nos hacían más fuego; otro de ellos rindió la verga de velacho y mastelero de gavia; pero, al momento, se repararon estas averías, y dejó claro á otros que ocuparon su lugar. Así continuamos sin cesar el fuego, hasta las dos, que, batiéndonos impunemente, por la proa, un navío, al parecer, de los que habían venido de vanguardia, arribamos al N. 1/4 N.-E. con viento O. calmoso, á fin de presentarle el costado. Esta maniobra, y el acierto de nuestros fuegos, le precisó á venir por babor á muy corta distancia, y á separarse sin contestarnos; mas nos había ocasionado, con lo que puede llamarse su lluvia de fuego, una terrible desgracia; nuestro general en jefe, D. Federico Gravina, cayó gravemente herido. El mayor continuó mandando y renovando el cañoneo; á las tres, cuando, por nuestro sotavento de vuelta encontrada, vimos el navío *Argonauta* sin bandera y sin hacer fuego á otro enemigo que parecía escoltarlo, dispusimos que el ayudante de la mayoría, D. Teodomiro López, pasara á examinar su situación y á tomar el mando en caso necesario, con prevención de que contase con que lo sostendríamos. Esto no pudo verificarse por el momento, pues el vivo fuego en que estábamos empeñados no lo permitía; pero, á las tres y

media, se realizó, y arribamos, tanto para sostener al *Argonauta* como para asegurar el palo mayor, que estaba sin estay y sin la mayor parte de sus jarcias. Entonces, el objeto principal de nuestros fuegos era el navío que escoltaba al *Argonauta*, y otro de tres puentes, que, con muchas averías, nos presentaba la popa por la banda de babor. Á las 4, continuábamos batiéndonos de este modo, cuando un navío de tres puentes inglés, pasó por un grupo de los que se hallaban por nuestra aleta de babor, y descargó sobre nuestra popa, á tiro de metralla, todos sus fuegos. El mayor general fué herido en la pierna izquierda ; fué preciso retirarlo, pero, en cuanto se le hizo la primera cura, mandó se le volviera á colocar sentado en su puesto sobre cubierta. Debilitado por la pérdida de sangre, cayó desmayado ; mas, pronto volvió en sí, y no divisando la bandera nacional, ordenó que se izase sin demora, y reasumió el mando. Serían muy cerca de las cinco, y aun continuaba batiéndonos con ventaja el navío de tres puentes, que hirió al mayor, y otro sencillo que nos hacía fuego por la izquierda. En esta crítica situación, descubrimos á los navíos *Neptuno* y *San Justo* que venían á nuestro socorro, lo que, visto por los enemigos, los obligó á retirarse. Poco después, divisamos al *San Leandro*, y le pusimos la señal de que nos tomase á remolque. Esto no lo pudo verificar, y continuamos remediando la jarcia para asegurar los palos. La escuadra, á esta hora, nos demoraba la mayor parte, por nuestro través de babor, interpolada con los enemigos ; el *Achillle*, con fuego en su palo de trinquete ; el *Aigle* abordado con otro inglés, que suponemos fuese el *Dreadnougth* y varios desarbolados. Á las cinco, no se veía fuego por ninguna parte, y navegaban, para incorporársenos, el *Asis*, *Montañés* y *Rayo*, cuando notamos se renovaba el fuego en un pelotón de navíos de barlovento, y se mandó que todos los que estuviesen en disposición de batirse se dirigiesen á sostener á los que se hallaban con desventaja ; y, en seguida, pusimos la señal á la fragata *Thémis* para que nos remolcase. No tuvo efecto lo primero, porque cesó enteramente en todos los puntos el combate, y porque, en su consecuencia, se puso, á las cinco y cuarto, la señal de unión. Continuamos en demanda de Cádiz, remolcados por la fragata, gobernando al N. y N.-N.-E. con viento bonancible del O.-S.-O.. Este se llamó luego al S. y nos impidió entrar en el puerto, siéndonos preciso dar fondo, á la una y cuarto, en las inmediaciones, lo cual ejecutaron también los demás buques que nos seguían.

Amaneció chubascoso, viento flojo del S., y fondeamos en el puerto con los navíos *Asis*, *Montañés*, *Rayo*, *San Leandro*, *Justo*, y los franceses *Pluton*, *Argonaute*, *Neptune*, tres fragatas y dos bergantines, manteniéndose á la vela las otras dos fragatas para hacer la descubierta, y lo mismo se previno al *Héros*, que venía por el fondeadero. Á las 9, se hizo señal llamando á los cuatro comandantes más antiguos, los que, presentados á bordo del *Príncipe*, se reunieron en junta, presidida por el mayor general, en la que se acordó saliesen los buques que lo pudieran verificar, con el fin de auxiliar y escoltar á los desmantelados, que, con el viento reinante, se

debían presentar á la vista. Se dieron las disposiciones en su consecuencia, pero, habiendo refrescado el viento del S. al S.-S.-E. con rachas muy fuertes, no sólo no pudo hacerse cosa alguna, sino que ni los cuatro comandantes pudieron regresar á sus navíos. Con este motivo, arriamos cable, y las vergas mayores, calando los masteleros, para no desarbolar con las fuertes cabezadas que daba el navío.

Nota. — Aunque de este combate no pueden darse ideas exactas sobre las particularidades que ocurrieron en cada buque durante la acción, por impedirlo el humo que apenas nos dejaba ver á los navíos más cercanos, y porque toda nuestra atención tenía que ocuparse de los enemigos, que nos batían con superioridad la mayor parte del tiempo, se puede deducir, del orden de ataque de los ingleses, y por los resultados que vimos después, que dicho ataque fué sobre el centro y retaguardia de nuestra línea, cargando el esfuerzo sobre aquél, empeñando la retaguardia en un combate regular de línea á línea, doblando la cola de la nuestra y dejando á la vanguardia en inacción.

Destrozado el centro por la superioridad del enemigo, que le atacó con dobles fuerzas, quedaron nuestros buques, en aquella parte, desmantelados y deshechos; entonces se reforzó la retaguardia, que nos batía con mucha parte de las fuerzas que habían atacado el centro, y quedaron en disposición de continuar el fuego; de cuya operación resultó que, cayendo el enemigo sobre la cola de nuestra línea, se vió ésta combatida por fuerzas muy superiores, que debieron destrozarla como al centro, lo cual, desgraciadamente, se verificó al fin, quedando nuestros navíos desarbolados y fuera de estado de combatir, en cuyo caso se concluyó el fuego y cesó la acción.

Aunque muy al principio de ésta, trató la vanguardia de socorrer al centro, y maniobró al efecto, no pudo verificarlo por haber sido su movimiento en desunión, y muy tardo en razón al poco viento, por cuya causa sólo pudo precaverse de un ataque, que, siéndole desventajoso, la hubiera deshecho como al centro y retaguardia, porque, habiendo combatido siempre con ventaja el enemigo, se hallaba en disposición de poner fuerzas muy superiores para contrarestar á las que hubiera podido presentarle nuestra vanguardia desunida.

Día 22 al 23. — Continuó el viento muy fresco y á ráfagas. Á las dos, sobre un fuerte chubasco del S.-S.-O. vimos desarbolar del palo mayor y mesana al navío *San Leandro*; á las 4, dieron fondo las dos fragatas que se hallaban de descubierta y el navío *Héros*, al que faltó el cable, como indicó por señal. Anocheció todo cerrado y lloviendo con viento muy recio del S.. Todos los buques fondeados como se ha dicho. Á las 7, se oyó un cañonazo y después varios, que indicaban pedir socorro alguna embarcación. Á las 8, sobre un gran balance, desarbolamos del palo mayor y, en seguida, del de mesana. Á las 2 y 1/2, el viento era ya menos fuerte, de modo que, á las tres, soplaba del O. al O.-N.-N. muy bonancible y despejado. Amaneció celajoso, los horizontes aturbonados, viento N.-O.

calmoso y todos los buques fondeados. El *Algésiras* lo estaba á nuestra inmediación, pues lo había verificado aquella noche; el *Bucentaure* perdido sobre el arrecife de San Sebastián, y el *Aigle* muy empeñado sobre la costa del S. pidiendo socorro que no se le podía dar por la mucha mar. Á las 6, se restituyeron á sus navíos los jefes que habían venido para celebrar la junta, y, en seguida, se hicieron á la vela, para recoger los buques desmantelados que se hallaban á la vista. Nosotros lo verificamos también con remolques, logrando, á las 10, quedar en seguridad muy cerca de Puntales. Á esta hora, ya venían remolcados por las fragatas los navíos *Santa Ana* y *Neptuno*, los que fondearon á la boca del puerto, porque el viento se había llamado otra vez al S. y con muy malas apariencias. Los navíos *Rayo*, *Montañés*, *Asis*, *Pluton*, *Héros*, *Neptune* é *Indomptable*, con las fragatas, continuaban persiguiendo á los enemigos, que escoltaban algunos buques nuestros desarbolados, que se descubrían desde la vigía, y en toda la mañana se llegaron á contar, desde la torre de Tavira, 30 entre españoles, franceses é ingleses.

SAN JUAN NEPOMUCENO

Relación de lo acaecido en el navío San Juan Nepomuceno durante el combate que sostuvo el 21 de octubre de 1805 (1).

Cádiz, 14 de Noviembre de 1805.

Dicho navío era el cola de la línea, y rompió el fuego á la 12 1/2 del día, contra los navíos enemigos que, arribados, venían á atacar la retaguardia de nuestra escuadra. El combate se fué empeñando con más viveza á proporción que los enemigos se iban acercando, los que llegaron á situarse á tiro de pistola, en esta forma : un navío de tres puentes por nuestra mura de babor, otro de igual clase por la aleta de la misma banda, y otro sencillo por la de estribor, sin contar otros dos que también nos hicieron fuego, aunque no con tanto empeño. En estas circunstancias, como á las 3 1/2, me avisaron que subiese á encargarme del mando del navío por haber muerto el comandante y segundo, lo verifiqué inmediatamente y, habiendo subido al alcázar, me encontré al navío en el estado más lastimoso ; no obstante, continué la acción hasta después de las 4, á cuyo tiempo se hallaba el navío sin gobierno...

En tan críticas circunstancias, convoqué á los oficiales para tratar del partido que se debía tomar...

Joaquín Nuñez Falcón.

---

(1) Autographe provenant de la collection du lieutenant de vaisseau Croquet.

Gente Salvada de los navíos náufragos el Rayo, Monarca, Berwick *y* Bahama (1).

San Lúcar de Barrameda, 30 de Octubre de 1805.

Navío *Rayo*.

Gente de Marinería	139
Tropa de Tierra	107
— de brigadas de marinas	26
— de batallones	66

Navío *Monarca*.

Gente de Marinería	24
Tropa de Tierra	46
— de brigadas de marinas	9
— de batallones	24

Navío *Berwick*.

Marinería y tropa	61
— en el *Rayo*	10

Navío *Bahama*.

Gente de Marinería	9
Tropa de Tierra	55
— de brigadas de marinas	3
— de batallones	4

Enfermos en el hospital.

Del navío *Rayo*	7
— *Monarca*	30
— *Berwick*	14
— *Bahama*	13

Nota. — Acaban de llegar como 130 hombres procedentes del *Bahama*, cuyo cierto número y clase manifestaré á V. E. luego que se acaben de socorrer.

Atienza.

Relación de los oficiales ingleses que han sido prisioneros y hallados á bordo de los navíos varados (2).

San Lúcar de Barrameda, 30 de Octubre de 1805.

	1	teniente de navío.
	3	guardias marinas.
	45	marineros y soldados.
	1	piloto.
Total . . .	50	

Atienza.

(1) *Archivo de la Capitanía general del Departamento de Cádiz.*
(2) *Ibid.*

A LA MÊME LIBRAIRIE

Publications de la Section historique de l'État-Major de l'Armée :

1793-1805. — Projets et tentatives de débarquement aux Iles Britanniques; par le commandant **Edouard Desbrière,** chef de la Section historique de l'Etat-Major de l'Armée.

Tome Ier. Paris, 1900, 1 vol. gr. in-8 avec croquis................ 10 fr.
Tome II. Paris, 1901, 1 vol. gr. in-8 avec cartes et croquis........ 10 fr.
Tome III. Paris, 1901, 1 vol .gr. in-8 avec cartes et croquis........ 15 fr.
Tome IV et dernier. Paris, 1902, 2 vol. in-8 avec 10 croquis et cartes. 20 fr.

Le blocus de Brest de 1793 à 1805; par **Edouard Desbrière,** chef d'escadrons de cavalerie. Paris, 1902, broch. gr. in-8.... .... 2 fr. 50

Un tacticien du XVIIe siècle; par Paul **Azan,** lieutenant détaché à l'État-Major de l'Armée (Section historique). Paris, 1904, in-8 avec 15 croquis et 2 cartes. 3 fr.

Les campagnes du Maréchal de Saxe; par **J. Colin,** capitaine d'artillerie breveté à la Section historique de l'Etat-Major de l'Armée.

Ire Partie : *L'armée au printemps de* 1744. Paris, 1900, 1 vol. in-8. 7 fr. 50
IIe Partie : *La campagne de* 1744. Paris, 1904, 1 vol. in-8 avec 4 cartes. 10 fr.
IIIe Partie : *Fontenoy*. Paris, 1905, 1 vol. in-8 avec cartes et une vue panoramique.. 12 fr.

La bataille de Jemappes; par C. **de La Jonquière,** capitaine d'artillerie breveté, de la Section historique de l'Etat-Major de l'Armée. Paris, 1902, 1 vol. gr. in-8 avec 3 cartes.. 6 fr.

La campagne de 1793 à l'armée du Nord et des Ardennes (de Valenciennes à Hondtschoote); par V. **Dupuis,** capitaine d'infanterie breveté à la Section historique de l'Etat-Major de l'Armée. 1 vol. gr. in-8 avec cartes. 12 fr.

Campagne de 1793 en Alsace et dans le Palatinat; par **J. Colin,** capitaine d'artillerie breveté à la Section historique de l'Etat-Major de l'Armée. Tome Ier. Paris, 1902, 1 vol. gr. in-8 avec 4 cartes.................. 12 fr.

La campagne de 1794 à l'armée du Nord. — Ire Partie : *Organisation*. — Tome Ier : *L'action militaire du Gouvernement. — Le Commandement. — L'Etat-Major. — L'Infanterie;* par le lieutenant-colonel **Coutanceau,** chef de la Section historique de l'Etat-Major de l'Armée. Paris, 1903, 1 vol. gr. in-8. 10 fr.

Tome II. Paris, 1905, 1 vol. gr. in-8........................ 10 fr.

IIe Partie : *Opérations*. — Tome Ier : *Le plan de campagne. — Le Cateau. — Landrecies;* par le colonel H. **Coutanceau** et le commandant C. **de La Jonquière**. Paris, 1907, 2 vol. gr. in-8 avec cartes........ 18 fr.

Les opérations militaires sur la Sambre en 1794. — *Bataille de Fleurus;* par le commandant **V. Dupuis,** chef de bataillon d'infanterie breveté à la Section historique de l'Etat-Major de l'Armée. Paris, 1907, 1 vol. gr. in-8. 18 fr.

Études sur les armées du Directoire. Ire Partie : *Joubert à l'armée d'Italie; Championnet à l'armée de Rome* (octobre 1798-janvier 1799); par Patrice **Mahon**, capitaine d'artillerie à l'Etat-Major de l'Armée. Paris, 1905, 1 vol. gr. in-8 avec cartes en couleurs.. 10 fr.

Campagne de l'armée de réserve en 1800; par le capitaine **de Cugnac**.

Ire Partie : *Passage du Grand Saint-Bernard*. 1 fort vol. in-8 avec 3 cartes, 12 croquis et 8 autographes................................ 16 fr.
IIe Partie : *Marengo*. 1 fort vol. in-8 avec 3 cart., 3 croq. et 6 autog. 12 fr.

La campagne de 1805 en Allemagne; par **P.-C. Alombert,** contrôleur de l'Administration de l'Armée, et **J. Colin,** capitaine d'artillerie à la Section historique de l'Etat-Major de l'Armée.

Tome Ier. Paris, 1902, 1 vol. gr. in-8 avec annexes contenant 5 cartes et 7 tableaux.. 20 fr.
Tome II. Paris, 1902, 1 vol. gr. in-8 avec cartes et croquis........ 18 fr.
Tome III. Paris, 1904, 2 vol. gr. in-8 avec cartes et croquis........ 25 fr.

Paris. — Imprimerie R. Chapelot et Cie, 2, rue Christine.